SKRZYDLATA POLSKA

NR 27 (469) • 3. VII. 60 • ROK XVI • CENA 2 zł

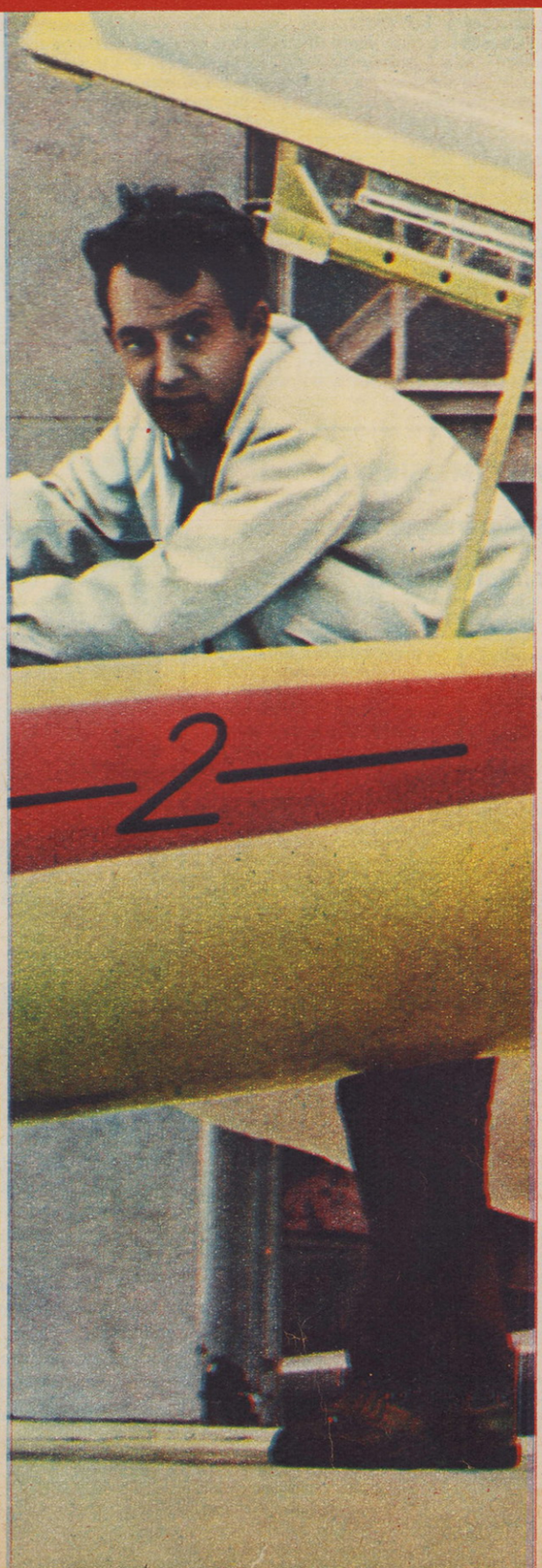
- ASY BIAŁO-CZERWONEJ SZACHOWNICY (str. 9)
- SZD-25 „LIS" (str. 10–11)
- LOTNICZKI WCHODZĄ DO AKCJI (str. 14–15)
- SZWAJCARSKIE OKNO NA ŚWIAT (str. 16–17)

Gratulujemy!

Foto: S. Jaśko i B. Koszewski

EDWARD MAKULA
1 wicemistrz świata

JERZY POPIEL
2 wicemistrz świata



ADAM WITEK
2 wicemistrz świata

ECHA

VIII Szybowcowe Mistrzostwa Świata w Kolonii mamy już poza sobą. Znamy już nazwiska mistrzów i zwycięzców w klasie otwartej i standard i ze sprzecznymi uczuciami próbujemy na gorąco, zza redakcyjnego biurka (nie mając absolutnie żadnych bliższych materiałów z NRF, poza bardzo krótkimi i lakonicznymi wzmiankami prasowymi), ocenić jakoś udział naszej reprezentacji w tej wielkiej imprezie.

Trzeba sobie od razu powiedzieć otwarcie, że po wspaniałych sukcesach naszych szybowników w pierwszych konkurencjach, co było niewątpliwie rewelacją i zaskoczeniem dla nas samych (bo nie zdarzyło się to dotychczas żadnej ekipie i na żadnych mistrzostwach), rezultat końcowy mistrzostw w NRF przyniósł kibicom szybownictwa w Polsce nieco rozczarowania. Nie zdobyliśmy bowiem, mimo wspaniałej postawy, żadnego tytułu mistrzowskiego w Kolonii, tylko trzy wicemistrzowskie.

Cóż! Do absolutnego zwycięstwa zabrakło odrobiny szczęścia, a to się zdarza przecież także najlepszym.

Co prawda szereg zwycięstw i dobrych lokat w pierwszych konkurencjach rozbudził nasze apetyty i stąd nieco rozczarowania wynikami końcowymi.

Ale bądźmy sprawiedliwi i odrzućmy uprzedzenia. Obiektywnie oceniając trzeba stwierdzić, że:

- **końcowy rezultat jest dla nas niewątpliwie wielkim sukcesem, przede wszystkim zespołowym (1 drugie miejsce i 2 trzecie miejsca);**
- **w historii szybowcowych mistrzostw świata nie zdarzyło się dotychczas żadnej ekipie, aby cała reprezentacja tak zaimponowała swymi wynikami, będąc najlepszym zespołem, prawie w każdej konkurencji i zajmując w rezultacie końcowym tak dobre lokaty;**
- **sądząc z wyników nasi piloci pracowali na mistrzostwach bardzo zespołowo i to świadczy chyba o nich jak najlepiej;**
- **na mistrzostwach w Kolonii szybownicy nasi potwierdzili jeszcze raz, że znajdujemy się w czołówce szybowcowej świata i, że tego rodzaju sformułowania nie były czczymi przechwałkami, a mają za sobą konkretną podbudowę;**
- **doskonała postawa naszych szybowników w Kolonii była oczywiście zaskoczeniem dla Zachodu, gdzie — sądząc po prasie zagranicznej — nie liczono się zbyt wiele z sukcesami naszych pilotów w mistrzostwach;**
- **nasz sprzęt („Zefiry-2" i „Foka") okazał się też rewelacją w NRF, co należy zapisać jeszcze na plus naszych konstruktorów.**

W cieniu niejako Mistrzostw Świata odbyły się w NRD szybowcowe Mistrzostwa NRD w obsadzie międzynarodowej, gdzie nasz Zydorczak zajął też trzecie miejsce w klasie standard, a Majewska w pierwszej konkurencji pobiła rekord świata. W klasie otwartej zwyciężył Czechosłowak Zejda.

Dziękując całej naszej ekipie za sukcesy w Kolonii, pragniemy też podziękować zarazem w imieniu licznych kibiców szybownictwa w Polsce kolegom z redakcji sportowej PAP i z „Expressu Wieczornego", dzięki którym otrzymywaliśmy chociaż garść informacji z tej pasjonującej imprezy. Na mistrzostwach w NRF nie było bowiem żadnego polskiego dziennikarza.

Oczekujemy zatem na obszerne relacje uczestników, a przede wszystkim obserwatorów, którzy, mamy nadzieję (aby nie jak dotychczas) — chwycą za pióra i podzielą się swymi obserwacjami z Kolonii nie tylko na posiedzeniach ale publicznie.

IKARUS

W TELEGRAFICZNYM SKRÓCIE ● W TELEGRAFICZNYM SKRÓCIE ● W TELEGRAFICZNYM SKRÓCIE

INDONEZJA. W dniu 11 czerwca br. na lotnisku pod Dżakartą odbyła się uroczystość przekazania lotnictwu wojskowemu Indonezji czterech śmigłowców Mi-4, zakupionych przez Indonezję w ZSRR. W uroczystości wziął udział premier rządu Indonezji Dżuanda, minister spraw zagranicznych Subandrio oraz przedstawiciele dowództwa armii indonezyjskiej.

*

WIETNAM. Na terytorium południowego Wietnamu Stany Zjednoczone w porozumieniu z miejscowymi władzami zbudowały już ponad 20 lotniczych baz i lotnisk, przekształcając kraj w jedną gigantyczną bazę wojenną USA.

*

JAPONIA. Jak donosi korespondent agencji Reutera z Tokio, przedstawiciel ambasady USA potwierdził fakt, iż trzy samoloty U-2 znajdują się jeszcze na terenie Japonii.

*

NRF. Dziennik „Frankfurter Rundschau" donosi, że w zamiarach zachodnio-niemieckiego ministerstwa obrony leży zakup w USA większej partii pocisków rakietowych „Tartar" dla uzbrojenia okrętów wojennych. W planach bońskiego ministerstwa obrony znajduje się również budowa specjalnych typów okrętów-wyrzutni dla rakiet „Polaris".

*

IZRAEL. Według doniesień prasy izraelskiej, pewna liczba angielskich oddziałów desantowych, stacjonujących na Malcie, przerzucona została drogą lotniczą do Adenu, dla wzmocnienia angielskich sił w tym rejonie.

*

USA. W grudniu 1959 r. wyprodukowano w USA 785 samolotów cywilnych. W grudniu 1958 r. liczba ta wynosiła 612. Liczba robotników zatrudnionych w przemyśle lotniczym (cywilnym) wynosiła w listopadzie 1959 r. — 708 700 osób.

*

BUŁGARIA. W roku bieżącym bułgarskie linie lotnicze planują uruchomienie połączeń z Warszawą, Pragą, Wiedniem i Bukaresztem. W roku ubiegłym samoloty bułgarskie (Il-14) przewiozły na liniach krajowych 148 000 pasażerów — o 38 000 więcej niż w r. 1958.

*

FRANCJA. Linie lotnicze „Air France" znajdowały się w roku 1959 na pierwszym miejscu w Europie pod względem liczby przewiezionych pasażerów — 2 781 000. Z początkiem br. park maszyn „Air France" składał się z 114 samolotów z silnikami tłokowymi, 11 samolotów turbośmigłowych i 12 — odrzutowych.

*

AMERYKA POŁUDNIOWA. Przedstawiciele Chile, Kolumbii, Ekwadoru, Peru i Panamy rozmawiają na temat utworzenia wspólnego towarzystwa komunikacji lotniczej, które by dysponowało samolotami odrzutowymi.

*

ZSRR. Radzieccy konstruktorzy opracowują nowy typ śmigłowca transportowego (o ciężarze w locie około 200 ton), który będzie mógł zabrać na pokład 25 samochodów osobowych.

● Nowa wersja śmigłowca Jak-24 S posiada kabinę z dużymi oknami o wymiarach 90 × 90 cm. W kabinie znajdują się fotele dla 9 pasażerów i stoliki. Izolacja od huku silników — bardzo dobra. Prędkość przeciętna śmigłowca — 210 km/h.

● W Moskwie 17 czerwca br. otwarto wystawę wyposażenia pasażerskich samolotów odrzutowych „Caravelle". Wystawę zorganizował „Air France" i „Sud Aviation" przy współudziale Wszechzwiązkowej Izby Handlu. Jak wiadomo samoloty „Caravelle" wykonują już regularne loty na trasie Paryż — Moskwa.

*

ANGLIA. W Luton odbyła się w dniu 14 czerwca br. międzynarodowa konferencja poświęcona zabezpieczeniu samolotów przed oblodzeniem. W konferencji wzięli udział przedstawiciele siedmiu krajów, w tym również ZSRR. Referaty radzieckich inżynierów O. Trunowa i M. Jegorowa, mówiące o rezultatach przeprowadzanych w ZSRR lotów doświadczalnych w warunkach oblodzenia i o pracy w tych warunkach systemów odladzających, wywołały wielkie zainteresowanie wśród uczestników konferencji.

*

RUMUNIA. W dniu 16 czerwca br. obchodzony był w Rumunii Dzień Lotnictwa. Z tej okazji prasa rumuńska pisze dużo o rozwoju rumuńskiego lotnictwa komunikacyjnego, a m. in. o tym, że Bukareszt ma połączenia z Moskwą, Wiedniem, Brukselą i Kopenhagą. W Konstancy i Cluj rozpoczyna się budowa nowych portów lotniczych.

W tym tygodniu ROZMAWIAMY

z mgr. JERZYM OSIŃSKIM założycielem i pierwszym redaktorem „Skrzydlatej Polski"

O XXX-leciu „Skrzydlatej"

1 lipca 1960 roku mija trzydzieści lat od chwili, gdy po raz pierwszy ukazała się „Skrzydlata Polska". Korzystając z okolicznościowej wizyty w naszej redakcji, poprosiliśmy mgr. Jerzego Osińskiego, założyciela i pierwszego redaktora „Skrzydlatej Polski", o krótką wypowiedź.

— Większość aktualnych czytelników „Skrzydlatej" to młodzież, którą na pewno interesują dzieje naszego pisma. Czy byłby Pan uprzejmy powiedzieć jak ono powstało?

— „Skrzydlata Polska" powstała 1 lipca 1930 roku z przekształcenia miesięcznika „Młody Lotnik" wychodzącego od października 1924 roku. „Młody Lotnik" ujrzał światło dzienne za „ojcowskie subsydium", a składające się ze studentów nota bene nie zawsze pełnoletnich) grono redakcyjne wszelkie prace wykonywało honorowo. Wydanie pierwszego numeru „ML" zbiegło się z otwarciem w Warszawie pierwszej wystawy lotniczej, urządzonej przez powstałą rok wcześniej LOPP. Nakład dwa tysiące egzemplarzy rozszedł się w ciągu dwóch tygodni.

— Co było przyczyną zmiany tytułu „Młody Lotnik" na „Skrzydlatą Polskę"?

— W roku 1927 rzuciliśmy hasło — „Akademicy na lotniska" i reprezentowaliśmy cele zawiązanego w tym okresie Związku Aeroklubów Akademickich. Kiedy jednak w późniejszych latach byli studenci stali się „dojrzałymi" ludźmi (wśród nich także redaktor „Młodego Lotnika"), a młodzieńczy entuzjazm został powiększony o doświadczenia i wiedzę, musiało wtedy i pismo nabrać nowego charakteru. Nowy tytuł „Skrzydlata Polska" wprawdzie też może nieco pretensjonalnie oddawał nasz młody wiek i romantyzm, niemniej sam miesięcznik nabrał treści właściwej dla tego okresu.

— Trudno dziś mówić o treści przedwojennej „Skrzydlatej" obejmującej całokształt spraw lotnictwa cywilnego, może więc byłby Pan uprzejmy podać kilka szczegółów technicznych.

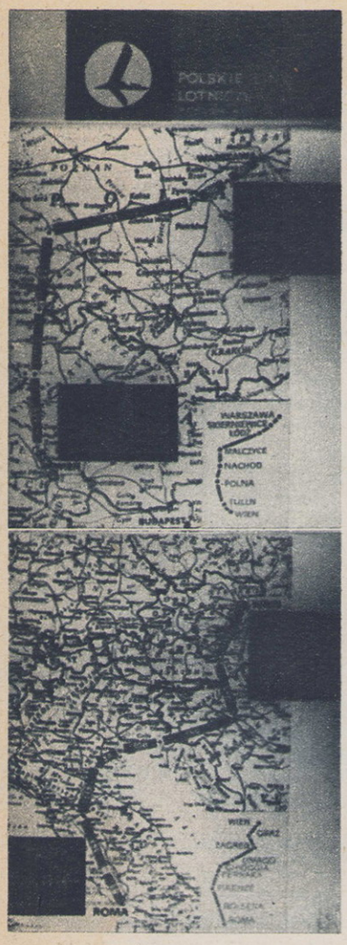
— Pismo drukowaliśmy w drukarni gazetowej „Drukarnia Polska" przy ulicy Szpitalnej. Nakład wynosił około sześciu tysięcy egzemplarzy. Cena sprzedażna numeru wynosiła jeden złoty (dla prenumeratorów nieco taniej). Nasz główny problem, którego dzisiejsza redakcja szczęśliwie już nie ma, to brak pomocy czy poparcia „z góry" i środków materialnych. Finanse ratowały tylko ogłoszenia reklamowe. Okładki projektował i ilustrował „SP" Feliks Ciechomski, który świetnie, moim zdaniem, potrafił łączyć artyzm grafika z poprawnością techniczną.

Mgr J. Osiński

— Może pozwoli Pan zadać sobie jeszcze jedno, bardziej już osobiste i współczesne pytanie: jaka jest ulubiona dziedzina sportu lotniczego i czy zadowala Pana dzisiejsza „Skrzydlata"?

— Największe lotnicze sukcesy sportowe odniosłem na balonach i one chyba najmocniej utkwiły mi w sercu. Jeśli zaś chodzi o dzisiejszą „Skrzydlatą Polskę", to doceniając w pełni jej rolę w szerokiej popularyzacji lotnictwa, wydaje mi się, że prasa lotnicza powinna być poszerzona.

Rozmawiał (pj)



„LOT" PONOWNIE NA SŁONECZNYM SZLAKU

OSTATNIA wojna przecięła gwałtownie ledwie zapoczątkowane połączenie Polski z południem Europy: Warszawy z Rzymem i Rzymu z Warszawą. W obliczu dojrzewającego wówczas konfliktu nie starczyło czasu na wyciągnięcie z tego faktu rzeczowych wniosków. Sytuacja nie sprzyjała rozwojowi normalnej wymiany pasażerów i obrotu towarowego. Ówczesna trasa powietrzna wiodła przez Bukareszt do słonecznej włoskiej stolicy z ominięciem masywu Alp od południa i wschodu.

I oto obecnie, w piętnaście lat po zakończeniu wojny, a ćwierć wieku bez mała od pierwszej wymiany pomiędzy Włochami i Polską lotów inauguracyjnych — samolot polski ze znakiem żurawia w kole wylądował na lotnisku Ciampino pod Rzymem 23 czerwca br.

W tym dniu samolot PLL LOT, który odleciał z Warszawy o godz. 7 min. 30 i wylądował w Wiedniu o 8 min. 40, nie wrócił jak zwykle bezpośrednio do Polski. Po trzech kwadransach postoju, o godz. 9 min. 25, samolot ruszył dalej na południe w kierunku Graz'u i Zagrzebia, aby tu ostro zakręcić nad Adriatyk, minąć Triest i Wenecję od południa, przelecieć nad Ferrarą, Florencją i o 12 min. 35 wylądować w Rzymie.

Tego samego również dnia o 14 min. 15 lub 14.30 polski samolot odleciał z Rzymu i po postoju w Wiedniu od 17.25 do 18.15 wrócił do Warszawy o godzinie 21.20 *).

Na trasie Warszawa — Rzym, liczącej 1692 km, kursować będzie w czwartki i niedziele samolot PLL LOT Convair-240, który zabierze 30 do 37 pasażerów wraz z bagażem i około 100 kG różnych towarów i poczty.

Uruchomienie nowej linii w chwili obecnej trzeba ocenić jako wydarzenie szczególnie szczęśliwe i na czasie. Poza faktem nawiązania do tradycyjnej, przed laty zainaugurowanej trasy, nowy szlak odegra niewątpliwie poważną rolę w rozwoju wzajemnych, zacieśniających się kontaktów handlowych i kulturalnych, turystycznych i sportowych pomiędzy Polską i Włochami. Wzrośnie również znaczenie naszego portu lotniczego na Okęciu. Jego centralne położenie na wielkich europejskich szlakach powietrznych ciągnących z Zachodu na Wschód i Północy na Południe i vice versa umocni rolę Okęcia jako portu tranzytowego turystyki światowej.

Tegoroczna Olimpiada w Rzymie, a z drugiej strony szereg imprez, które obchodzić będziemy w Polsce w związku z 1000-leciem istnienia Państwa Polskiego, nadaje tej trasie LOT'u znamiona wyjątkowej aktualności. Właśnie na lato i jesień br. zapowiadają swój przyjazd do Polski na uroczystości 1000-lecia rzesze naszych rodaków zza oceanu i liczni turyści. Wielu z nich, przy okazji pobytu w Europie i Polsce, planuje odwiedzić Wieczne Miasto — Rzym. Część z nich skorzysta niewątpliwie z szybkiej i wygodnej podróży lotniczej samolotami LOT'u kursującymi na rzymskim słonecznym szlaku.

(l. z.)

★

Jesienią tego roku podróżni linii zagranicznych LOT'u będą mogli wysłać z pokładu samolotu pozdrowienia dla bliskich i znajomych na specjalnych, kolorowych kartkach pocztowych.

Pocztówki projektowali znani polscy graficy. Dwie z nich, opracowane z okazji otwarcia linii Warszawa — Rzym, reprodukujemy obok. Autor projektu: graf. **Ewa Lubelska.** **(żur)**

*) Przeloty i odloty podane są w czasach lokalnych, przy czym w Warszawie obowiązuje czas letni.

1 000 SKOKÓW JERZEGO ŁOBODDY

DNIA 18 czerwca 1960 roku w godzinach popołudniowych na lotnisku Aeroklubu Warszawskiego Mistrz Sportu Jerzy Łobodda wykonał swój 1 000 skok ze spadochronem. Z tej okazji na Gocławiu zebrali się przedstawiciele władz, dziennikarze i sympatycy sportu spadochronowego. Po wykonaniu 1 000-go skoku przedstawiciel Ministerstwa Przemysłu Lekkiego złożył Jubilatowi serdeczne gratulacje oraz wręczył mu nagrodę. My również ze swej strony gratulujemy i życzymy Jerzemu Łoboddzie dalszych sukcesów spadochronowych. (m)

Do redakcji nadszedł list

MISTRZOSTWA ŚWIATA, A PROPAGANDA

OD blisko półtora roku słowa „Szybowcowe Mistrzostwa Świata" symbolizuje ogromny wysiłek konstruktorów, robotników, pilotów i wielu innych ludzi, którzy robili wszystko, aby nasza reprezentacja na SMŚ w Kolonii mogła mieć jak największe szanse zwycięstwa.

Nie można przemilczeć, że na przygotowanie do SMŚ poszło wiele, nawet bardzo wiele pieniędzy. Jednak w rozliczeniu ogólnym, biorąc pod uwagę możliwości „zysku" propagandowego, imprezy nie przepłacono. Oczywiście pod jednym warunkiem, że wykorzystane byłyby wszystkie wynikające z tej okazji środki, aby pokazać naszemu społeczeństwu szybownictwo od najlepszej strony.

Do chwili obecnej sukcesy naszych szybowników są wspaniałe i bez precedensu w poprzednich mistrzostwach świata: wysłaliśmy 3 reprezentantów i po 4 konkurencjach zajmują oni 3 pierwsze miejsca, a sprzęt wysłany na mistrzostwa podobno jest rewelacją.

Pokazanie dobrego, efektownie wykonanego sprzętu za granicą i dobre zademonstrowanie go w powietrzu otwiera możliwość zbytu naszych szybowców za dewizy, zdobycie dobrych miejsc w mistrzostwach. Dobre własności naszych szybowców wzbudzające zainteresowanie obcych konstruktorów podnoszą prestiż naszej myśli konstrukcyjnej, ale to nie wszystko. Pamiętać należy, że umiejętne rozpropagowanie tych osiągnięć na terenie własnego kraju to zapewnienie sobie uznania i poparcia społeczeństwa, które z wdzięcznością i sympatią przyjmuje każdy sukces uzyskany na arenie międzynarodowej przez naszych reprezentantów i chętnie w takim przypadku jest gotowe poprzeć moralnie i nie tylko moralnie daną dziedzinę sportu.

Aby uzyskać poparcie i uznanie wśród społeczeństwa, potrzebne są: sukcesy (które są) i propaganda tych sukcesów — której nie ma.

To bardzo smutne, ale propaganda naszych osiągnięć w Kolonii prawie, że nie istnieje. Aż się wierzyć nie chce, że sprawą mistrzostw w wydziale propagandy APRL właściwie nikt się nie zajmował, wszystkie kontakty z ekipą zostały zepchnięte na prasę, która w miarę ochoty i możliwości podawała nieregularnie niewielkie wzmianki o wynikach konkurencji. Pierwszą konferencję prasową w sprawie wyników na SMŚ zwołano dopiero 14 czerwca i to, jak się odnosi wrażenie, na skutek coraz wyraźniejszych głosów domagających się jakichś szerszych informacji z Kolonii.

Trudno jest w stu procentach przewidzieć jakie będą ostateczne wyniki mistrzostw Świata (list pisany był przed zakończeniem — przyp. red.), ale jest sprawą absolutnie pewną, że dotychczasowe sukcesy naszych szybowników zostały przegapione i zmarnowane przez propagandę Aeroklubu PRL.

Przecież można było już od pierwszych konkurencji nawiązać łączność z Kolonią i przygotowywać odpowiednie serwisy wiadomości dla prasy i radia, spowodować wywiady w radio i telewizji z prezesem Aeroklubu PRL, sekretarzem generalnym czy wreszcie z konstruktorem doskonałej „Foki", który przez krótkowzroczność jakiegoś biurokraty zamiast oglądać zagraniczne konstrukcje w Kolonii pozostał w kraju. **Mówi się, że są coraz większe trudności z propagandą lotnictwa, z nawiązaniem łączności z młodzieżą i zainteresowaniem jej lotnictwem, a takie atuty propagandowe po prostu wyrzuca się do kosza.**

O mistrzostwach w Kolonii, nie zwracając uwagi na działalność propagandy Aeroklubu PRL, różne pisma zamieszczają bardzo nieregularnie skromniutkie wzmianki, natomiast o osiągnięciach naszych szybowników w NRD na międzynarodowych zawodach szybowcowych w ogóle nic nie wiadomo. Poczta pantoflową (po telefonie do Schoenhagen „Skrzydlatej") wśród zainteresowanych rozeszła się wieść, że Zydorczak prowadzi po dwóch konkurencjach, a Majewska pobiła rekord świata, ale to było po dwóch konkurencjach — co teraz nie wiadomo! **Dziś, gdy piszę ten list, jest 15 czerwca. Czy przez dziesięć dni nie można było uzyskać jakichś wiadomości z NRD i przekazać ich do publicznej wiadomości?!**

Pomyśleć tylko, że wszystko to dzieje się w okresie kiedy walczymy o zainteresowanie młodzieży lotnictwem, o uznanie wśród społeczeństwa, kiedy chcemy uzasadnić wielkie wydatki jakie idą na lotnictwo. Nasza lotnicza propaganda od szeregu lat nie może stanąć na nogach, jak widać nie pomagają żadne zmiany, aby obudzić ją z letargu. Mamy ludzi, którzy potrafią odnosić lotnicze sukcesy, ale nie mamy ludzi, którzy umieliby je odpowiednio „sprzedać".

WS
(nazwisko i adres znane redakcji)

AEROKLUBY

WARSZAWSKI. W dniu 20 czerwca br. odbyła się na lotnisku Gocław miła uroczystość — spotkanie Zarządu AW z modelarzami, którzy reprezentowali Aeroklub Warszawski na XXV Mistrzostwach Polski Modeli latających w Gnieźnie. Warszawscy modelarze zwyciężyli zespołowo już trzeci raz z rzędu. Najwięcej słów uznania należy się mistrzowskiej drużynie w składzie: Jerzy Kosiński, Wiesław Schier i Zygfryd Sulisz oraz kierowniczce sekcji modelarstwa AW Danucie Osińskiej za całość pracy. Trzeba dodać, że na 38 ekip warszawskie zespoły zajęły miejsca 1, 10, 11 i 24. (pj)

★

WARSZAWSKI Zarząd Klubu Publicystów Lotniczych, Aeroklub Warszawski i Centralny Zespół Lotnictwa Sanitarnego gościł w dniu 21 czerwca br. na lotnisku Gocław dziennikarzy lotniczych. Wiceprezes AW ppłk. Kazimierz Wierzbicki i szef wyszkolenia AW Zdzisław Dudzik zapoznali zebranych z pracą Aeroklubu Warszawskiego i przygotowaniami do I Samolotowych Mistrzostw Polski w Akrobacji, których termin został przesunięty na 8—10 lipca. Z kolei dyrektor Centralnego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego Tadeusz Więckowski podał zasadnicze dane (wystawiające wspaniałe świadectwo) o pracy lotniczego pogotowia. Następnie dziennikarze mogli skorzystać z gościnnych lotów na śmigłowcu i samolocie. (pj)

Zmarł S. A. Ławoczkin

DNIA 9 czerwca br. zmarł w wieku lat 60 sławny radziecki konstruktor lotniczy Semion Aleksiejewicz Ławoczkin. Ławoczkin urodził się 29 sierpnia 1900 roku w Smoleńsku. Od 1935 roku pracował jako główny konstruktor. Był twórcą całej serii doskonałych płatowców takich jak np.: Łagg-3, Ł-5, Ła-7, Ła-9. Samoloty Ławoczkina walnie przyczyniły się do rozgromienia hitlerowskiego lotnictwa w czasie ostatniej wojny. Ostatnio Ławoczkin zajmował się wyłącznie samolotami odrzutowymi. Warto podać, że jednym z pierwszych samolotów radzieckich, który osiągnął prędkość dźwięku, był właśnie samolot Ławoczkina.

S. A. Ławoczkin był dwukrotnym Bohaterem Pracy Socjalistycznej, członkiem-korespondentem Akademii Nauk ZSRR i generałem służby inżynieryjno-technicznej.

GNIEZNO 8-12 VI

PRASTARE Gniezno w dniach 8—12 czerwca br. zgromadziło około 200 zawodników z całej Polski, którzy przyjechali tu rozgrywać po raz dwudziesty piąty mistrzostwa małego lotnictwa. Zapowiedzią tej wielkiej imprezy były plakaty z biało czerwonym motylem i modelem latającym (autor Janusz Woźnicki).

★

Mistrzostwa odbywały się na nowo zbudowanym lotnisku sportowo-sanitarnym pod Gnieznem, którego oficjalne oddanie do użytku nastąpi 22 lipca br. Lotnisko to, będące „oczkiem w głowie" mieszkańców miasta Gniezna, powstało dzięki inicjatywie przewodniczącego MRN ob. Sobieralskiego, pomocy komitetu miejskiego i powiatowego PZPR. Projektantem zabudowań był inż Saja.

★

Zawodnicy zakwaterowani byli w Gnieźnie. Dojazdy odbywały się autobusami dostarczonymi przez przedsiębiorstwo komunikacyjne. Na lotnisku zawodnicy przebywali od godziny 9 do 19.

★

Po raz pierwszy członkami jury byli przedstawiciele Klubu Seniorów APRL: płk rez. Pniewski, mgr Jungowski i mjr rez. Mańkowski, którzy cieszyli się wielkim autorytetem modelarzy dzieląc się swoimi bogatymi wspomnieniami i wiedzą z młodzieżą Gniezna na specjalnym spotkaniu w Domu Kultury.

Ogólny widok lotniska Nałęcz podczas zakończenia XXV Mistrzostw Polski Modeli Latających. Przemawia skarbnik Zarządu Głównego Aeroklubu PRL mgr inż. Wiktor Leja.

★

Wieczorem 7 czerwca w przededniu otwarcia mistrzostw wszyscy zawodnicy przedefilowali ulicami miasta w asyście harcerek i harcerzy. Capstrzyk ten wzbudził duże zainteresowanie mieszkańców, a szczególnie dzieci i młodzieży.

★

Podczas trwania mistrzostw szczególnie ruchliwa była informacja APRL. Specjalny wóz radiowy krążył po ulicach Gniezna zawiadamiając o wynikach, informując o warunkach uprawiania sportu lotniczego i rozdając setki broszur popularyzujących lotnictwo.

W sobotę dnia 11 czerwca br. zorganizowano lotniczą zgaduj-zgadulę w przystani LPŻ nad jeziorem. Impreza ta wyłoniła trzech zwycięzców, których obdarowano lotami samolotem nad miastem. Pozostali otrzymali upominki w postaci zestawów modelarskich i książek. Zgaduj-zgadulę prowadził A. Mańkowski. Wieczorem tegoż dnia wyświetlano filmy APRL i kroniki lotnicze w parku nad jeziorem, zwanym Wenecją.

★

Członkowie komisji sędziowskiej oraz zawodnicy otrzymali oryginalne barwne czapeczki z długimi daszkami, świetnie chroniącymi przed promieniami słońca. Czapki te były jedną z atrakcji tegorocznych mistrzostw.

★

Honorowymi gośćmi byli trzej zaproszeni przez Aeroklub PRL przedstawiciele małego lotnictwa z Bułgarii, Czechosłowacji i Węgier. Georgii Georgiew, Czerny i Beck z zainteresowaniem śledzili przebieg mistrzostw, nawiązując szereg kontaktów z naszymi zawodnikami.

★

Organizatorzy mistrzostw pomyśleli nawet o pamiątkowych nalepkach na walizki modelar-

W pierwszym dniu mistrzostw rozpoczęto starty modeli szybowców. W kategorii tej bezkonkurencyjny okazał się B. Haase z Opola, zdobywając po raz drugi tytuł Mistrza Polski na rok 1960.

Na starcie modele z napędem gumowym. Najgroźniejszymi konkurentami w tej kategorii byli: Kosiński z Warszawy i Wosik z Łodzi. W klasie mistrzowskiej zwyciężył Kosiński.

Z lewej: Na podium trzej zwycięzcy w kat. modeli silnikowych. W. Schier — 1 wicemistrz, 2. Szulisz — Mistrz Polski i J. Falęcki 2 wicemistrz. Reprezentacja APRL na mistrzostwa świata w Cranfield.

Z prawej powyżej: Komisja sportowa przy pracy. Łączność utrzymano przy pomocy krótkofalówek typu „Swierszczyk".

Z prawej poniżej: Każdy zawodnik otrzymał oryginalną czapeczkę. Prezentowały się wspaniale

Wszystkie zdjęcia: BERNARD KOSZEWSKI

skie. Nalepki te, o podobnym motywie co plakat mistrzostw, cieszyły się dużym powodzeniem, ozdabiając nawet motocykle tych zawodników, którzy przybyli tu własnymi pojazdami.

★

Zwycięzcy w poszczególnych kategoriach odbierali nagrody stojąc na specjalnym podium. Po raz pierwszy trzej najlepsi dekorowani byli biało-czerwonymi szarfami. Szarfy i nagrody wręczał dyrektor Aeroklubu PRL inż. A. Matheus.

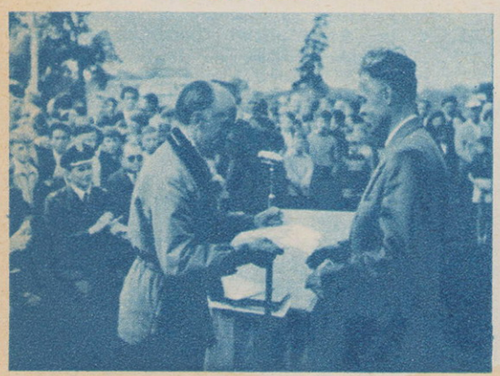
Na zakończenie mistrzostw dowódca Wojsk Lotniczych i OPLK gen. dyw. Jan Frey-Bielecki nadesłał telegram z pozdrowieniami dla uczestników tej wielkiej imprezy.

★

Udział w mistrzostwach wzięły ekipy z 32 aeroklubów. Zwycięstwo zespołowe odniosła ekipa Aeroklubu Warszawskiego (I) (3 864 pkt), przed Wrocławiem (3 640 pkt) i Mielcem (3 622 pkt). Mistrzami Polski zostali: w kategorii szybowców B. Haase — Opole, w kategorii modeli z napędem gumowym J. Kosiński — Warszawa i w kategorii modeli z napędem mechanicznym Z. Sulisz — Warszawa. Równocześnie na podstawie wyników z 10 lotów wyłoniono reprezentację w kat. modeli z napędem mechanicznym na zawody międzynarodowe do W. Brytanii. Barwy APRL reprezentować będą: mgr inż. J. Falęcki, inż. W. Schier i Z. Sulisz, wszyscy z Aeroklubu Warszawskiego.

P. E.

Na zakończenie Mistrzostw przedstawiciel „Skrzydlatej" wręczał odznaki i dyplomy honorowe modelarzom-współpracownikom naszego tygodnika. Stanisław Meus z Sosnowca otrzymuje złotą odznakę i dyplom XV-lecia „Skrzydlatej".



Ponad osiemdziesięciu juniorów brało udział po raz pierwszy w Mistrzostwach Polski. Wyniki osiągnięte przez naszych najmłodszych napawają optymizmem.

Młodzież często odwiedza aleksandrowskie lotnisko.

Do lotniska 14 KILOMETRÓW

SPROBUJMY spojrzeć na życie lotnicze przez pryzmat Aeroklubu Łódzkiego. Nie wszystko tu będzie typowe, choćby dlatego, że nowy wiceprezes urzędujący Jerzy Rajpold dopiero od kilku tygodni stara się opanować całokształt zagadnień. Niemniej, jeśli pewne sprawy dotyczą też i Twojego Czytelniku „podwórka", czy Aeroklubu — napisz o tym, a w ten sposób może przyczynisz się do postępu jako że „vox populi — vox Dei".

Wiele uwagi poświęca się kandydatom do Lotniczego Przysposobienia Wojskowego. W kabinie Andrzej Michalski.

LEKCJE skończyły się o 13.45. Muszę się spieszyć, bo w planie loty, a pogoda wspaniała. Z obiadu chyba zrezygnuję, bo to strata całej godziny. Ojej! Już 14.00. Pospiesznie biegnę na przystanek. Jeden tramwaj. Przesiadka. Och, jak ta „piątka" wolno jedzie. Nareszcie Zabieniec. Znowu przesiadka. Teraz przynajmniej mam szczęście — dogoniłem ruszający tramwaj do Aleksandrowa. Minuty mijają szybciej od przydrożnych słupów. Wreszcie rynek. Na zegarku akurat 15.00. Teraz wszystko zależy od sprawności moich nóg. Kilkanaście minut forsownego marszu i szczęśliwy wbiegam na lotnisko. W tym momencie przychodzą mi na myśl znane „porzekadła": „Co? Tak od razu chciałbyś latać? A przegląd sprzętu, wyhangarowanie, transport szybowców na start, odprawa... A loty kolegów..."

Tak często myślą młodzi łódzcy szybownicy, gdy przemierzają kilkanaście kilometrów dzielące miasto od lotniska. A co dalej? Dalej, jak każdy pilot wie z własnych doświadczeń, bywa różnie. Albo lot i wtedy radość mimo straconego obiadu i dnia, albo „GZL" (nic z lotów) i żal do całego świata.

KURS NA LUBLINEK!

W ubiegłym roku PLL „LOT" likwidując miejscowy oddział oddały Aeroklubowi Łódzkiemu jego dawną siedzibę — lotnisko Lublinek. Położone blisko miasta z dogodnym dojazdem otworzyło ono nowe szerokie możliwości. Do realizacji ich brakuje jednak hangaru. Stary został przerobiony na bazę PKS, a na nowy trzeba niestety długo czekać. Działacze AŁ ufają słowom prezesa Aeroklubu PRL, który obiecał poprzeć sprawę umieszczenia w planie inwestycyjnym budowy hangaru na Lublinku.

Ale już i obecnie lotnisko to oddaje usługi jako miejsce letnich kursów skoszarowanych. Szkoda tylko, że brak jest niezbędnego przy

wykonywaniu lotów w dwóch miejscach podwójnego zabezpieczenia sanitarnego (samochód i felczer) i przyznany ryczałt zamiast na dodatkowego instruktora trzeba będzie chyba zamienić na... pielęgniarkę.

Sezon lotny rozpoczął Aeroklub Łódzki dopiero w połowie maja. Wpłynęły na to zmiany organizacyjne i zły stan techniczny sprzętu. Obecnie wszystko powoli zaczyna się docierać. Mimo słabej frekwencji (ten dojazd!) jeszcze w maju szybownicy wylatali ponad 120 godzin i przeszło 1 100 km.

— Uważam, że plany na bieżący rok — mówi szef wyszkolenia Andrzej Beyer — będą przekroczone. Zarówno w szkoleniu sportowym jak i LPW. Mam tylko kłopot co zrobić z nadwyżką kandydatów na podstawowe szkolenie szybowcowe. Szkoda też, że ciągle rosnąca ilość obowiązkowej pracy „papierkowej" odrywa mnie od startu.

— Właśnie — potwierdza instruktor samolotowy Roman Szylberg. Są naprzykład duże trudności z planowaniem szkolnych przelotów (trasy i piloci) z dnia na dzień. Z nowości pozytywnie oceniam wprowadzenie Lotniczego Przysposobienia Wojskowego. Zapewni ono dobrą jakość szkolenia (jednolity system) i wykonanie planu.

— Choć po dobrym dniu lotnym muszę stracić dwie godziny na wypełnienie dokumentacji — dodaje wicemistrz Polski i instruktor szybowcowy Józef Pieczewski — nie widzę również możliwości jej uproszczenia.

Z wprowadzenia Lotniczego Przysposobienia Wojskowego zadowolony też jest młody szybownik Andrzej Michalski. — Nareszcie w tym roku sobie polatam — mówi on. — Na wakacje wybieram się na obóz LPW II stopnia, a następnie do Oficerskiej Szkoły Lotniczej.

Mówiąc o szkoleniu i pracy instruktorów Aeroklubu Łódzkiego nie sposób pominąć tego, że lotnisko Aleksandrów abstrahując od dojazdu (a właściwie dojścia) jest jak pustynia. Nigdzie w pobliżu nie można dostać czegoś do picia lub jedzenia. Ta sprawa jak i szereg innych tak zwanych bytowych problemów psuje dużo krwi łódzkim działaczom.

— Dlaczego — pyta wiceprezes Jerzy Rajpold — Aeroklub PRL nie zatwierdzi wzoru ubioru stowarzyszenia? Przecież aerokluby regionalne mogłyby, nie obciążając finansów centralnych, stopniowo je wprowadzać. A jakie korzyści propagandowe! Na przykład młodzież przyzwyczaiła się łączyć pojęcie lotnictwa z komfortem (choćby komunikację) i kiedy widzi ubogo odzianego instruktora pilota, jest zawiedziona.

— To jeszcze nie wszystko — stwierdza prezes AŁ Ryszard Szulc — nieporozumieniem chyba jest, że instruktor pracujący zawodowo ponad dwadzieścia lat w lotnictwie ma licencję sportowca. Mamy nadzieję też, że ustawa emerytalna i umowa zbiorowa wreszcie uregulują wiele bolączek pracowników.

CO MOŻE INICJATYWA

Aeroklub Łódzki dysponuje Ośrodkiem Propagandowym, którego można mu pozazdrościć. Położony w centrum miasta (przy ul. Piotrkowskiej 12), bogato udekorowany, przyciąga swą wystawą przechodniów. Lokal ten, jak i w ogóle wiele dobrego zawdzięcza AŁ swemu honorowemu prezesowi, przewodniczącemu RN m. Łodzi Edwardowi Kazimierczakowi.

Prowadzenie ośrodka należy do Edwarda Haniszewskiego, który zajmuje się zarówno zaopatrzeniem, sprzedażą materiałów modelarskich jak i informacją lotniczą. W ubiegłym roku uczyniło tu zakupy około dwadzieścia pięć tysięcy osób (na sumę 248 000 zł.), a odwiedziło ze dwa razy tyle. Ośrodek Propagandy jest samowystarczalny — zarabia na swe utrzymanie.

— Moje potrzeby? — odpowiada Edward Haniszewski pytaniem na pytanie — To zaopatrzenie, zaopatrzenie i jeszcze raz zaopatrzenie. Zarówno w materiały modelarskie jak i propagandowe. W pierwszych potrzeby nasze są niestety zbyt duże jak na dotychczasowe możliwości (czy chęci) Centralnej Składnicy Materiałów Modelarskich APRL i musimy szukać innych źródeł. Drugie mam obiecane przez Szefa Propagandy APRL mjr. Wionczka i liczę, że otrzymam w wystarczającej ilości.

Praca ośrodka i udane imprezy propagandowe nie są poparte formami organizacyjnymi. W prawie milionowym mieście istnieje 16 modelarni i tylko 25 kół lotniczych (321 członków).

Zdaniem wiceprezesa Jerzego Rajpolda rozwiązanie tego problemu może nastąpić drogą tworzenia młodzieżowych kół modelarskich — przez szkolenie instruktorów i polepszenie zaopatrzenia. Na tym odcinku zawiodła praca społeczna.

— Tyle uwagi poświęca się wszystkiemu co związane jest ze szkoleniem, a nasze sprawy — mówi kierownik sekcji propagandy AŁ Stefan Wojciechowski — są ciągle w cieniu. Nie tylko brak nam środków finansowych (co można zrozumieć), ale i konkretnego instruktażu czy materiałów propagandowych — choćby zdjęć.

Dlaczego też nie przyjedzie inspektor, znający pracę innych, aby nam życiowo poradzić.

KŁOPOTY NA CO DZIEŃ

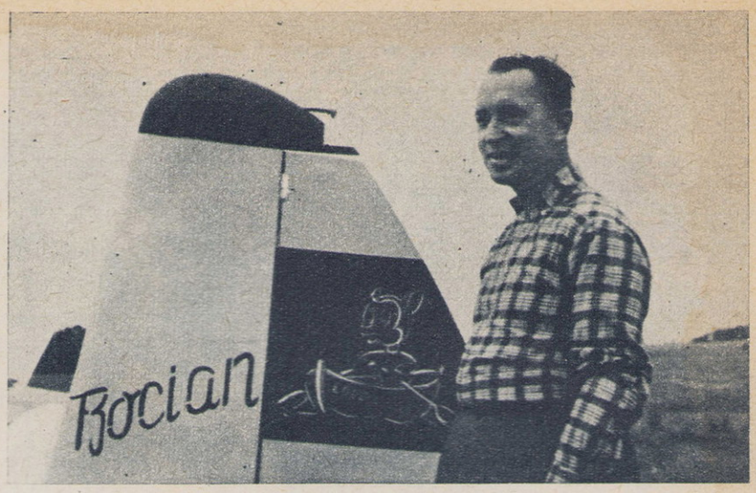
Aeroklub Łódzki dysponuje imponującą liczbą szybowców i samolotów. Jest ich tak dużo, że nie starcza dla nich miejsca w hangarze zajętym w większości przez maszyny depozytowe. Och — wzdychają piloci — gdybyśmy mieli hangar na Lublinku, to i dla nas i na depozyt znalazłoby się dość miejsca.

W ogóle piloci łódzcy to niespokojne, można by powiedzieć nawet demagogiczne duchy. Potrafią na przykład liczyć jak szybko zamortyzowałby się tu samochód „Nysa" lub ciągnik „Zetor" przy pracach lotniskowych (dochód z trawy), transporcie szybowców (okolice Łodzi są stale „nalatywane") czekających po kilka dni w terenie i wielu innych pracach. A przecież robi to (prawda, nie wszystko) już wiele, wiele lat ciężarowy „Star", którego jedyną wadą jest to, że choć obficie karmione benzyną nie wszystkie części chcą jechać tam gdzie kierowca.

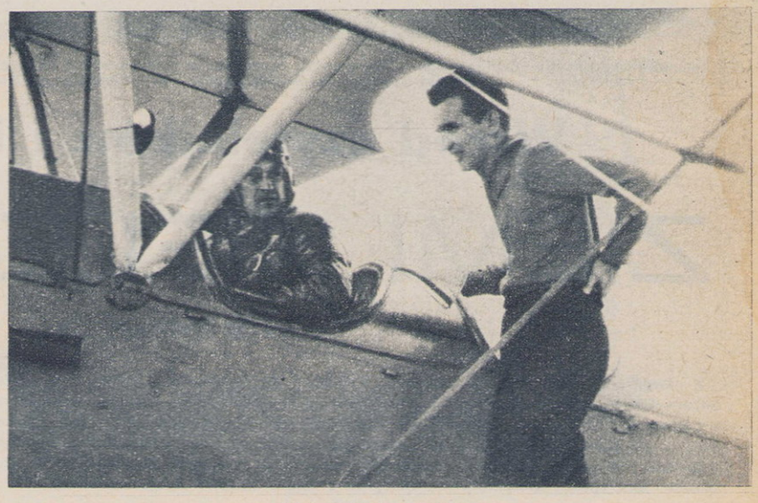
Skoczkowie spadochronowi znów, choć sami mają na tytułowej stronie swej nowej książki wyszkolenia napisane „Książka skoków SZKOCZKA spadochronowego" śmieją się z pilotów samolotowych, bo ci w ogóle nowych książek nie mają i zgodnie z instrukcją nie będą mogli latać.

Z finansami, tak na codzień jak i od święta, są stałe problemy. To modelarskie imprezy, to materiały techniczne czy propagandowe nie mają pokrycia. A planowane dochody wpłynęły dopiero w dziesięciu procentach. Jedna pozycja w budżecie, która robi miłe wrażenie, to wpłaty ze składek członkowskich.

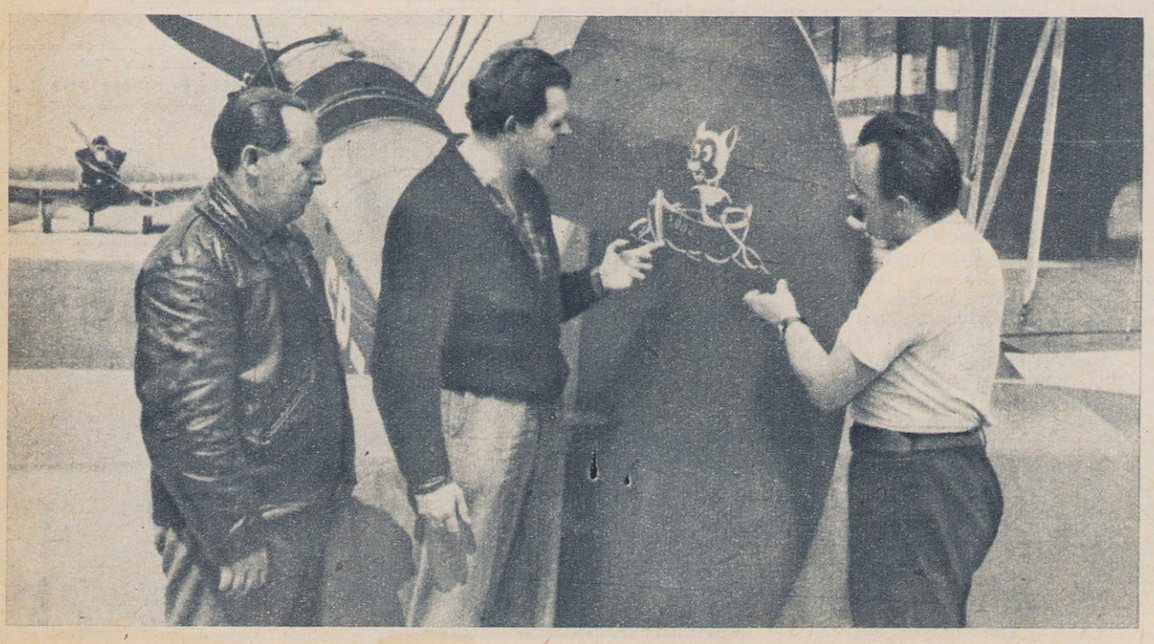
Nie chciałbym, aby sprawy Aeroklubu Łódzkiego wyglądały pesymistycznie. Bo przecież ma on wspaniały kapitał w postaci wielu szczerze oddanych lotnictwu ludzi, którzy bądź zawodowo bądź społecznie pracują nad rozwojem Aeroklubu. Ma też przyjaciół przychodzących zawsze w potrzebie z pomocą — przewodniczącego RN m. Łodzi Edwarda Kazimierczaka, Komitet Miejski ZMS czy Lotnicze Zakłady Remontowe Nr 1 w Rudzie. A już szczególnie optymistycznie nastraja liczna gromada najmłodszych, zapalonych do lotnictwa głów, patrzących wilczymi oczami na stojące jeszcze zbyt często na ziemi liczne szybowce i samoloty z „łodzią" na statecznikach.



Prezes Aeroklubu Łódzkiego Ryszard Szulc.



Jak wysoko holować?



„Łódź" na stateczniku demonstrują wiceprezes Jerzy Rajpold, szef wyszkolenia Andrzej Beyer i instruktor Roman Szylberg.

Tekst i foto
JERZY POMIANOWSKI

Na lotnisku Aeroklubu Kieleckiego w Masłowie: Autorka w towarzystwie przedstawicielki Domu Książki w Kielcach i wycieczki szkolnej z Buska-Zdroju oraz instruktora Romana Gajosa.

Wśród czytelników i lotników

ZIEMI KIELECKIEJ

MARIA WARDASÓWNA

Z okazji tegorocznych Dni Oświaty, Książki i Prasy miałam szereg wieczorów autorskich z czytelnikami Ziemi Kieleckiej. Przyjęłam je ze szczególną radością i z góry cieszyłam się perspektywą uzyskania ciekawych danych o wsi kieleckiej — dla porównania z Ziemią Cieszyńską, z której pochodzę i którą opisuję. Odbyłam też sporo spotkań z młodzieżą licealną w Kielcach, Busku-Zdroju, Staszowie, Skarżysku, Bodzentynie, Bliżynie i wielu innych miejscowościach.

Władnie przystrojonej sali — z wychylającym się zza gór wesoło uśmiechniętym słoneczkiem i kumulusem, spieszącym na spotkanie urodziwej „MUCHY" z widoczną pod nią otwartą książką — opowiadałam zasypującej mnie pytaniami młodzieży o warunkach szkolenia w dawnych latach i pierwszych wrażeniach lotniczych, przeciwstawiając przestarzałe już dziś metody szkolenia opisywane w „Rekordzie Władka Dzięcioła" i „Maryśce ze Śląska" nowoczesnemu sprzętu lotniczemu, gdzie o wysokich wynikach pilotażu w nieprawdopodobnie krótkim czasie decyduje technika i doskonałe samoloty naszych konstruktorów. Zachodzące przemiany w lotnictwie sportowym, wojskowym i komunikacyjnym równolegle ze zmianami społeczno-politycznym w życiu naszego narodu zaprowadziły mnie do ery atomowej. A wówczas to podczas dyskusji padło nieoczekiwane pytanie przyszłego lotnika międzyplanetarnego:

— Zapewne pani przykro, że się starzeje, bo gdyby pani była młodsza, mogłaby polecieć jeszcze odrzutowcem...

Gruchnął spotęgowany śmiech dzieci w szczelnie wypełnionej sali, podczas gdy ciało pedagogiczne zachowało śmiertelną powagę. Jedna ze zgorszonych wypowiedzią ucznia nauczycielek surowym wzrokiem zgromiła śmiałka, w rezultacie czego rozbawiona przyłączyłam się do śmiejących tłumacząc, że wiek zasadniczo nie odgrywa roli w lotnictwie sportowym, natomiast piloci przechodzący na odrzutowce muszą odbyć skomplikowane badania w komorze niskich ciśnień, z której nie zawsze wychodzą zwycięsko młode organizmy.

— A czy pani bała się wtedy, w czasie przymusowego lądowania na krowie niewidocznej za głazem? — padło inne pytanie, gdy opowiedziałam o tym wesołym wypadku w jednym ze swoich lotów.

Widziałam ich zawiedzione miny. Bowiem większość moich czytelników rozczytując się w wątpliwej wartości opisach lotniczych wyrobiło sobie pogląd, że lotnik, to urodzony bohater, nie znający uczucia lęku, który bez zastanowienia rzuca się w największe niebezpieczeństwo, a czując, że przeliczył swoje siły, woli zginąć niż zawrócić, bo tego wymaga honor rycerza-bohatera. Przykro mi trochę było, że zniweczyłam ten mit prozaicznym twierdzeniem, że pilot — to przeciętny zdrowy na ciele i umyśle człowiek, który ukochał przestworza, a przez wykazanie swoich zalet zdołał opanować pilotaż — stał się lotnikiem.

Dobrze jeszcze, jeśli czytelnik zadaje autorowi pytania wchodzące w zakres jego wiedzy, gorzej jednak, gdy zakochany w rakietach i sputnikach przyszły astronauta, szperający za tym tematem w przeróżnych publikacjach, zacznie sypać zawiłymi terminami technicznymi żądając odpowiedzi na nurtujące go problemy — wprowadza wówczas pisarza w nie lada zakłopotanie. Tak było i ze mną na jednym ze spotkań w Kieleckiem, ale wymigałam się zrecznie, odsyłając entuzjastę lotów kosmicznych do... poprzednich numerów „Skrzydlatej", gdzie znajdzie wyczerpującą odpowiedź wraz z objaśnieniami rysunków... Mnie osobiście tego rodzaju pytania zmusiły po powrocie do Warszawy do sumiennego wertowania prasy lotniczej, co w rezultacie przyniesie mi korzyść i satysfakcję.

★

Nagrodą za te spotkania z czytelnikami kielecczyzny były dwa zaproszenia: od kierownictwa Aeroklubu Kieleckiego w Masłowie na gościnne loty szybowcowo-samolotowe w niedzielę oraz oczekujące mnie przyjęcie ze strony tamtejszego zespołu bibliotekarskiego z nauczycielką Jankowską, wdową po lotniku na czele. Z radością skorzystałam z zaproszeń, zwłaszcza, że wspaniała niedzielna pogoda ciągnęła jak magnes wprost w urocze Góry Świętokrzyskie.

Nigdy dotąd na spotkaniach z czytelnikami nie zetknęłam się z tak przyjemną współpracą zespołu nauczycielskiego z kierownictwem aeroklubu, jak właśnie w Masłowie. W 1947 roku za symboliczną złotówkę Masłów „kupił" od lotników ładny skrawek ziemi i stąd moje zdziwienie na widok przylegającego do skraju lotniska gmachu szkoły, której uczniowie bez przeszkód podziwiają loty i przebywają w pobliżu startu.

Piloci twierdzili, że swoim zjawieniem przyniosłam im szczęście, bowiem tejże niedzieli sympatyczny szybownik Adam Bujnowski zdobył warunek do srebrnej odznaki na „Musze", latając ponad sześć godzin. Pilot Szczęśniak natomiast przewyższeniem i przelotem uzupełnił najwyższą odznakę szybowcową, podobnie jak Adam Siudak, który przed trzema dniami dopełnił srebrną, a dzisiejsza wspaniała termika przyniosła mu warunek do złotej odznaki z diamentem lotem docelowym Kielce—Leszno na trzystupięciokilometrowej trasie. Nieźle też spisał się bratanek instruktora Gajosa — Adam, który w ponad sześciogodzinnym locie uzyskał przewyższenie tysiąca siedmiuset metrów. Szczęśliwcy po wylądowaniu, choć słaniali się na zdrętwiałych wielogodzinnym bezruchem nogach, jednak z uśmiechem poddawali się tradycji lotniczej, bez szemrania odbierając siarczyste klapsy kolegów, w tym i moje.

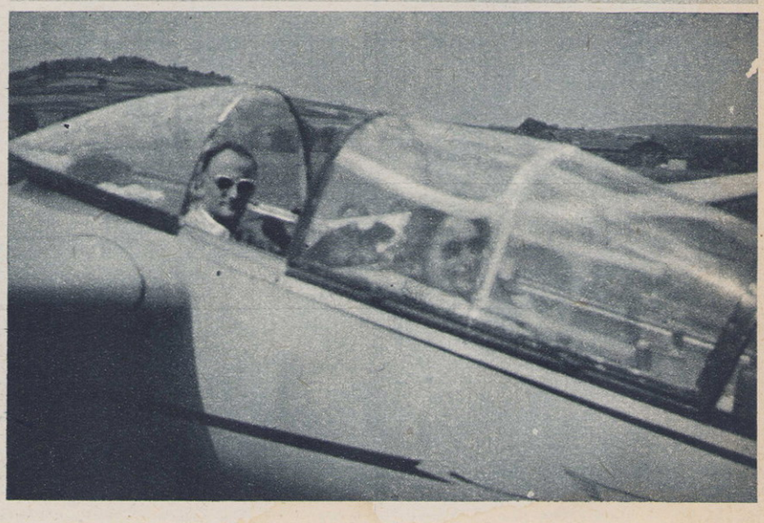
Pobyt w Aeroklubie Kieleckim zaliczam do najpiękniejszych przeżyć. Zastanowił mnie panujący na starcie idealny spokój i swojska, serdeczna atmosfera wśród pilotów, co jest chyba zasługą instruktora-wychowawcy kol. Gajosa, człowieka wyjątkowej kultury i bezpośredniości, promieniującej na otoczenie. Uczniowie, wśród których poznałam młodziutką pilotkę Lidię Kliczewską ze Skarżyska, po prostu starają się zgadywać jego myśli, a polecenia wydawane w życzliwym tonie są w lot, z ochotą wykonywane. Śledząc loty, a jednocześnie tłumacząc uczniom zalety lub błędy znajdujących się w powietrzu pilotów, instruktor Gajos jednocześnie kontroluje obsługę startu za wyciągarką i lądowanie poszczególnych maszyn. Każdy osiągnięty przez jego pupilków sukces przyjmuje promiennym, prześwietlonym słońcem uśmiechem na opalonej, tchnącej pogodą i entuzjazmem młodości twarzy. Okazało się, że kol. Roman Gajos jest wychowankiem Kazimierza Plenkiewicza i Rościszewskiego, podobnie jak ja, nic zatem dziwnego, że od razu znaleźliśmy wspólny temat rozmowy.

— Pamięta pani ten wypadek zderzenia się dwóch szybowców na Zelejowej? — kolega Gajos sięga we wspomnienia lotnicze, kiedy start obywał się za pomocą naciągu lin gumowych.

Przytakuję głową.

— A o moim lądowaniu na krowie pod Zelejową pan słyszał? — zapytuję z kolei dusząc się od śmiechu na to wspomnienie przymusowego siadania przed blisko ćwierć wiekiem.

Gościnny lot: autorka w kabinie „Bociana", pilotowanego przez instr. Romana Gajosa.



ASY BIAŁO-CZERWONEJ SZACHOWNICY

Załoga bombowca, która zdobyła mistrzostwo w konkurencji indywidualnej. Stoją od lewej por. pil. Edward Charyszyn, kpt. nawigator R. Michniejew, sierż. strzelec-radiotelegrafista W. Kretowicz.

Minister Obrony Narodowej gen. broni M. Spychalski w towarzystwie dowódcy Wojsk Lotniczych i OPL OK gen. dyw. pil. Jana Frey-Bieleckiego gratuluje dowódcy zespołu bombowców kpt. pil. Zbigniewowi Michniewskiemu zdobycia tytułu mistrzowskiego.

NA jednym krańcu olbrzymiego lotniska długa linia srebrnych Limów, na drugim uroczystość „pasowania" na mistrzów lotnictwa wojskowego roku 1960, w której biorą udział Minister Obrony Narodowej gen. broni Marian Spychalski, Dowódca Wojsk Lotniczych i OPL OK gen. dyw. pil. Jan Frey-Bielecki, generalicja, oficerowie, żołnierze, zaproszeni goście... Jak zwykle przy takich okazjach nie zapomniano o żadnych szczegółach ceremoniału. A więc najpierw Mazurek Dąbrowskiego, marsz generalski, raport Ministrowi Obrony Narodowej, defilada pocztu sztandarowego i kompanii honorowej, a wreszcie odczytanie protokołu komisji sędziowskiej, potwierdzającego oficjalnie zdobycie tytułów mistrzowskich na rok 1960 w lotnictwie myśliwskim przez por. pil. Pawła Jaworowicza i zespół kpt. pil. Jerzego Zycha, w lotnictwie bombowym przez por. pil. Edwarda Charyszyna i zespół kpt. pil. Jerzego Michniewicza, a w spadochroniarstwie przez kpt. Edmunda Burzymowskiego.

DZIEWIĘCIU SMIAŁYCH

Wśród stojących w szeregu mistrzów i wicemistrzów znalazła się również cała dziewiątka kpt. pil. Jerzego Zycha. Tych dziewięciu młodych myśliwców związało się ze sobą bez reszty, a to przede wszystkim dlatego, aby pokazać jak potrafią mistrzowsko latać nie tylko indywidualnie ale w zespole, w grupie. Jest to sztuka, na którą mogą sobie pozwolić najodważniejsi i zdyscyplinowani, a jednocześnie posiadający opanowaną technikę pilotażu na najwyższym poziomie.

— Do mistrzostw w zasadzie nie przygotowywaliśmy się długo — mówi kpt. Zych. Początkowo mieliśmy startować w piątkę, ale gdy dowiedzieliśmy się, że inne zespoły są liczniejsze, za co otrzymuje się dodatkowe punkty, postanowiliśmy rozszerzyć zespół. No i udało się...

— Nie ucierpiała na tym współpraca w powietrzu?

— Nie. Świetnie ze sobą współpracowaliśmy i każdy poczuwał się w pełni odpowiedzialny za losy całego zespołu i przygotowanie do poszczególnych konkurencji. I tak na przykład do przechwytywania przygotowywał nas mistrz ataku kapitan Skoczylas.

— Jaka konkurencja wypadła wam najlepiej?

— Rozpoznanie.

SZCZĘŚLIWA NOC POR. CHARYSZYNA

Droga do mistrzowskich laurów por. Edwarda Charyszyna nie jest wcale krótka. Przed 16 czy 17 laty nie przypuszczał może nawet, że kiedyś zostanie najlepszym pilotem bombowym w Polsce. Ale już wówczas ciekawiły go radzieckie bombowce startujące do lotów bojowych nad okupowaną Polskę. Może marzył wtedy, żeby zostać pilotem? W każdym razie los chciał inaczej. Został skierowany do wojsk inżynieryjnych. Dopiero w roku 1951 nadarzyła się okazja i obecny porucznik pilot rozpoczął naukę jako chorąży w OSL w Dęblinie. Po dwóch latach dostaje przydział do jednostki i rozpoczyna normalnie służbę w lotnictwie. Lata najpierw na samolotach tłokowych Po-2, UtB-2, Pe-2, a wreszcie przychodzi chwila, gdy przesiada się na odrzutowe Iły. Oczywiście za taki upór i wysiłki musiała kiedyś przyjść nagroda. Była nią pewna czerwcowa noc 1960 roku, która zadecydowała o mistrzowskim tytule.

— Ta noc nie zapowiadała się dobrze. Warunki meteorologiczne były pod psem. A tymczasem naznaczono nam ostatnią konkurencję mistrzostw. Cóż było robić? Wsiedliśmy wspólnie z nawigatorem kpt. Michniejewem i strzelcem radiotelegrafistą sierżantem Kretowiczem do naszego Iła i po chwili byliśmy ponad chmurami, które gęsto okrywały ziemię. Zadaniem naszym było dokonanie bombardowania określonego przez komisję miejsca. Wzięliśmy kurs i wkrótce byliśmy u celu. Czy dobrze wykonaliśmy obliczenia? Czy aby jesteśmy dokładnie nad celem? Za chwilę wyrzuciliśmy bomby. Dopiero na miejscu dowiedzieliśmy się, że bombardowanie było celne.

Mistrz spadochronowy Wojsk Lotniczych na rok 1960 kpt. Edmund Burzymowski.

A jednak ta noc była szczęśliwa...

ZWYCIĘSTWO NIE PRZYCHODZI ŁATWO

— Zwycięstwo naszego zespołu wcale nie przyszło łatwo. Pretendentów do tytułu było sporo — mówi kapitan Zbigniew Michnowski. — W każdej chwili można było spodziewać się niespodzianki lub jakichś przetasowań w czołówce. I chociaż prowadziliśmy od pierwszej konkurencji, wcale nie byliśmy pewni, czy ostatecznie utrzymamy pierwszą lokatę do końca, co pociągało za sobą wkład dużego wysiłku do każdej konkurencji i nerwów.

— Jakich zespołów najbardziej się obawialiście?

— Od samego początku mistrzostw poważnie liczyliśmy się z załogami kapitana Matuszewskiego i kapitana Baranowskiego. Rzeczywistość okazała się jednak przychylniejsza dla nas.

675 I 676 SKOK KPT. BURZYMOWSKIEGO

W zawodach o mistrzostwo spadochronowe Wojsk Lotniczych, rozgrywanych po raz pierwszy w tym roku, zwyciężył doświadczony skoczek spadochronowy kpt. Edmund Burzymowski. Wprawdzie od samego początku był on jednym z kandydatów na mistrza, ale swoje zwycięstwo musiał okupić drogo. Cały dramat zaczął się właśnie podczas ostatniego skoku ze spadochronem.

Po osiągnięciu przez samolot odpowiedniej wysokości kpt. Burzymowski podszedł do drzwi, a następnie spokojnie skoczył w dół. Był to 675 skok spadochronowy w jego życiu. Mijały sekundy, a tymczasem nie poczuł charakterystycznego szarpnięcia spadochronu. Spojrzał w górę chcąc dojrzeć otwartą czaszę, ale nad nim płynęły tylko powoli białe chmurki. Ziemia pędziła w jego kierunku z zawrotną prędkością. Błyskawicznie szarpnął uchwyty zapasowego spadochronu. Był to ostatni moment. Za chwilę poczuł brutalne uderzenie ziemi. Skok trzeba było powtórzyć.

— Ten powtórny skok długo będę pamiętał — mówi kpt. Burzymowski. — Konkurencja była już prawie zakończona. Ja zaś musiałem samotnie jeszcze raz windować się do góry, a przy tym stała przede mną alternatywa: wygrać lub przegrać. Postawiłem wszystko na jedną kartę no i... udało się.

— A kto panu najbardziej podczas mistrzostw zagrażał?

— Tak się dziwnie złożyło, że najgroźniejszym przeciwnikiem okazał się mój wychowanek, sierżant Andrzej Borowiec. Tym razem udało mi się jeszcze raz wygrać, ale przyszłość należy jednak chyba do młodzieży, która odważnie atakuje pozycje starszych...

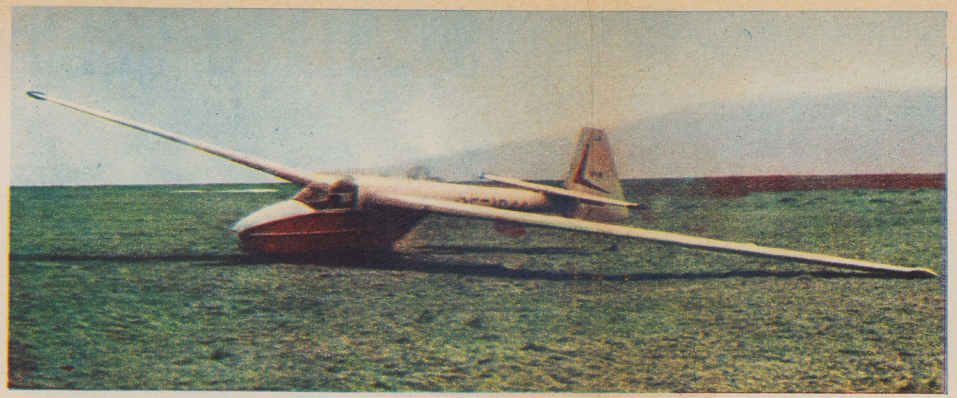
Kończą się uroczystości. Mistrzowie i mistrzowskie zespoły wstępują do szeregów ze zdobytymi pucharami, dyplomami i nagrodami. Jeszcze odbędzie się ostatni akord tegorocznych mistrzostw. Wspaniałe pokazy lotnicze zwycięzców, swoistego rodzaju rewia asów...

MIECZYSŁAW RZESZOWSKI

Minister Obrony Narodowej gen. broni Marian Spychalski wręcza puchar dowódcy mistrzowskiego zespołu myśliwców kpt. pil. Jerzemu Zychowi.

SZD-25 „LIS"

Tekst i ilustracje ANDRZEJ BŁASIK



„Lis" przechodzi w tej chwili próby fabryczne. Życzymy mu aby zwycięsko odbył ten etap i zdał na celująco pierwszy „życiowy" egzamin.

NOWO oblatany szybowiec SZD-25 „Lis" jest eksperymentalną treningówką, która powstała ze „skrzyżowania" skrzydeł „Muchy-Standard" z kadłubem zbudowanym w oparciu o doświadczenia uzyskane na szybowcu SZD-16 „Gil". Autorem projektu jest mgr inż. Z. Badura, konstruktorem prowadzącym mgr inż. R. Zatwarnicki i mgr inż. K. Albin. Myślą przewodnią było dostarczenie aeroklubom szybowca, którego własności pilotażowe pozwolą na trening pilotom o niskich umiejętnościach, zaś osiągi minimalne ustępujące „Musze-Standard" — na treningi pilotów bardziej zaawansowanych. Jest to jednocześnie dalszy krok na drodze do konstrukcji całkowicie metalowej.

Ponieważ skrzydło „Lisa" nie różni się niczym od skrzydła „Muchy-Standard", której opis zamieszczono w 14 numerze „Skrzydlatej Polski" z 3.IV.br., omówię jedynie konstrukcję kadłuba i usterzeń.

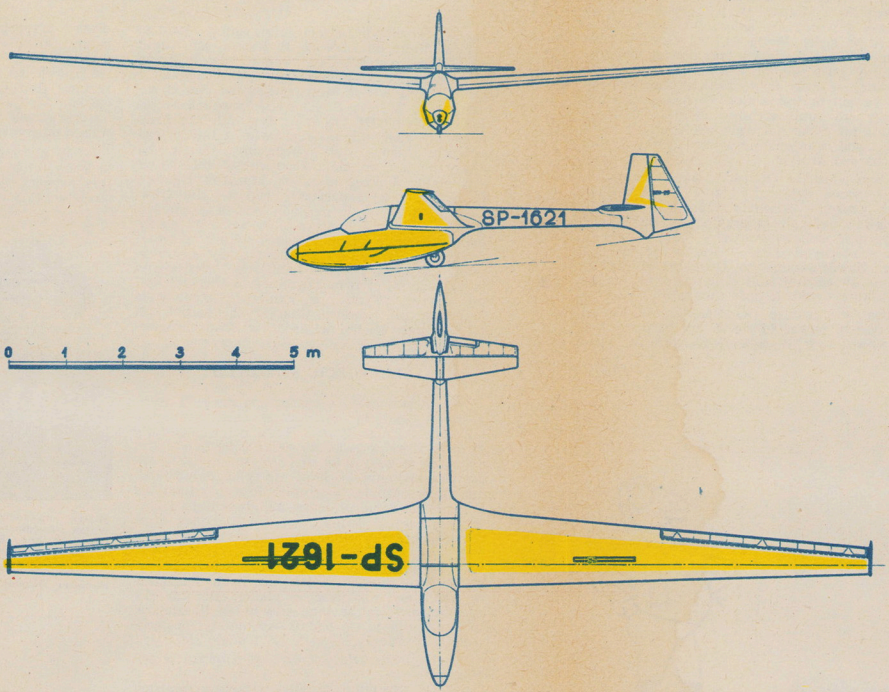
Kadłub tego szybowca przypomina na pierwszy rzut oka kijankę, zadziwiając nasze oko pękatym przodem i cienką szyjką tyłu. Część przednia, wykonana z rur stalowych, mieści kabinę pilota, podwozie i partię centralną; tylna — to rura z blachy duralowej uformowana w kształcie ściętego stożka, zakończona usterzeniami i płozą ogonową. Kratownica przednia pokryta jest płótnem oraz w niektórych miejscach laminatem. Jednoczęściową osłonę odmykaną na bok można w razie awarii jednym ruchem ręki oddzielić od szybowca. Podobnie jak w „Musze-Standard", kabina posiada wentylację przez regulowany strumień powietrza.

Fotel pilota, umieszczony bardzo nisko, wymoszczono poduszką z gumy piankowej. Zmianę pozycji można uzyskać nastawnymi w locie pedałami oraz oparciem posiadającym możliwość blokowania w trzech położeniach. Okucie nośne łatwo dostępne przez duży wziernik, zakrywający całą górną powierzchnię kadłuba wraz z przejściem w skrzydło. Kółko 350 mm, zamocowane na wahaczach i amortyzowane przez dwa teleskopy motocyklowe, zabezpiecza szybowiec i pilota przed wstrząsami w czasie startu i lądowania (podobnie jak w SZD-10 „Czapla"). Płoza przednia amortyzowana gumą piankową. Za plecami pilota znajduje się bagażnik.

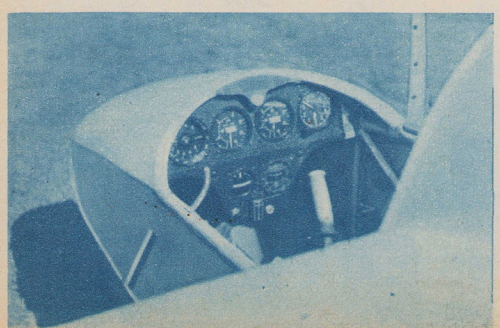
Napęd podwozia i hamulców aerodynamicznych — suwakowy, lotek — popychaczowy. Łączenie napędów odbywa się bardzo szybko przez zastosowanie specjalnych końcówek.

Tablica przyrządów wyposażona jest w komplet przyrządów produkcji PZL i posiada: wariometr + — 15 m/sek, WEC + — 15 m/sek, wysokościomierz 0—10 km, prędkościomierz 0—250 km/h, busolę oraz zakrętomierz.

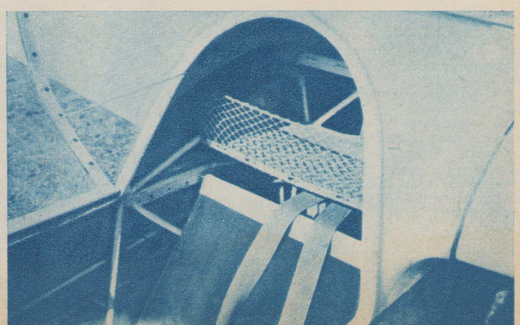
Część tylna kadłuba to rura w kształcie stożka ściętego, wykonana z blachy duralowej nitowanej z dwóch połówek (rys. 1), składającej się z czterech segmentów. Szczegół połączenia części tylnej z przednią pokazano na zdjęciu.



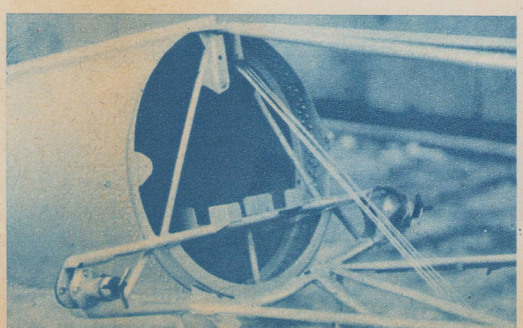
Widok na tablicę przyrządów.

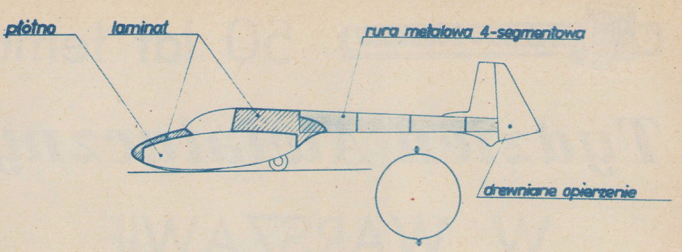


Bagażnik za głową pilota zabezpieczono siatką z białego sznura.



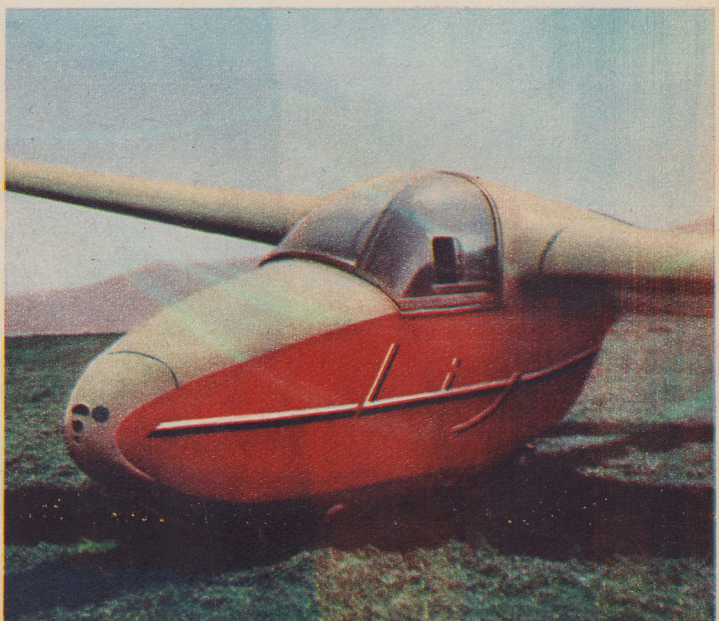
Fragment połączenia przedniej części kadłuba z tylną.





Rys. 1 (obok). Przekrój przez rurę kadłuba. Rys. 2 (wyżej). Zestawienie materiałów na kadłubie.

Pomimo bezchmurnej pogody na dworze trzaskający mróz i lodowaty wiatr. Oblatywacz po zakończeniu pierwszego lotu robi wrażenie zmarzniętego. Niżej: SZD-25 „Lis" — widok z przodu.



KARTKI Z HISTORII

50 lat temu

Tydzień Awiatyczny W WARSZAWIE

PIĘĆDZIESIĄT lat temu, w ostatnich dniach czerwca i pierwszych lipca 1910 r., Warszawa zapragnęła — na wzór wielkich miast europejskich — oglądać poważną i wielką imprezę lotniczą. Staraniem znanego wówczas w stolicy „Koła Awiatorów", a pod kierownictwem księcia Stanisława Lubomirskiego, przystąpiono do zorganizowania tygodnia lotnictwa, czyli jak wówczas mawiano tygodnia awiatycznego. Do udziału w tej imprezie lotniczej, organizowanej w Polsce po raz pierwszy na tak dużą skalę, zaproszono znanych wówczas w Europie pilotów zagranicznych, m. in. Catersa, Tycka, Gorrissena, Granda, Barriera, Utoczkina oraz Polaków, którzy nauczyli się latać za granicą: Supniewskiego i Piotrowskiego. Organizatorzy warszawscy wyznaczyli dla uczestników tego turnieju lotniczego nagrody na łączną sumę 60 tys. franków.

„Dni Awiacyjne" były popularne już od połowy czerwca 1910 roku. „Kurier Warszawski" nie znajdował dość dużych czcionek na ciągłe zawiadomienia o konkursach „awiatorów", a wszystkie pisma w rubryce sportu dawały im zawsze pierwsze miejsce. Program przewidywał osiem różnych konkurencji, m. in. miano latać zatrzymawszy „silnicę", miano zabierać pasażerów oraz starać się o lot najdłuższy. Śmiałkowie chcieli się nawet pokusić o osiągnięcie wysokości ponad 300 metrów. Przypuszczano, że rekord ten będzie ustanowiony, gdyż w lotach mieli wziąć udział sławni piloci.

„Po nieudanych dotychczas wzlotach pragniemy nareszcie obaczyć, własnymi oczami, uwierzyć w to, o czym czytamy ciągle, że nie tylko wznieść się można, ale i kilka, kilkanaście, czy nawet kilkadziesiąt minut bezkarnie krążyć w powietrzu..." — daje wyraz powszechnej ciekawości „Tygodnik Ilustrowany".

Tydzień lotniczy zakończył się pełnym sukcesem Rosjanina Utoczkina, na którego przypadło 75% dokonanych wzlotów. Utoczkin zawdzięczał to niewątpliwie najlepszej maszynie i dobrze wyregulowanemu silnikowi. Rozpoczął on też ów tydzień lotniczy lotem, który trwał 12 min. 45 sek., a zakończył lotem trwającym 1 godzinę i 2 minuty. Latał też wielokrotnie z pasażerami. Wysokość lotu Utoczkina nie przewyższała 40 m. Po Utoczkinie najlepiej latał Caters, który posiadał dwa samoloty: Voisina z silnikiem NAG oraz „Aviatica" z silnikiem „Argus". Samolot voisinowski popsuł mu Gorrissen, który przy wznoszeniu się zawadził skrzydłem o ziemię, wskutek tego Caters latał dwukrotnie na „Aviaticu", utrzymując się ostatniego dnia w powietrzu 57 minut. Z innych pilotów Tyck przeleciał na Bleriocie odległość około wiorsty i już do końca tygodnia nie mógł uporać się z silnikiem. Z lotników polskich Piotrowski na Bleriocie (z silnikiem Anzani) utrzymał się w powietrzu 7 sekund, a Supniewski raz 41 sekund i następnie 2 i pół minuty, osiągając największą w całym konkursie wysokość 80 m. Nagrody otrzymali: Utoczkin 18 000 fr., Caters — 4 000 fr., Gorrissen — 1 000 fr. i Supniewski — 500 fr."

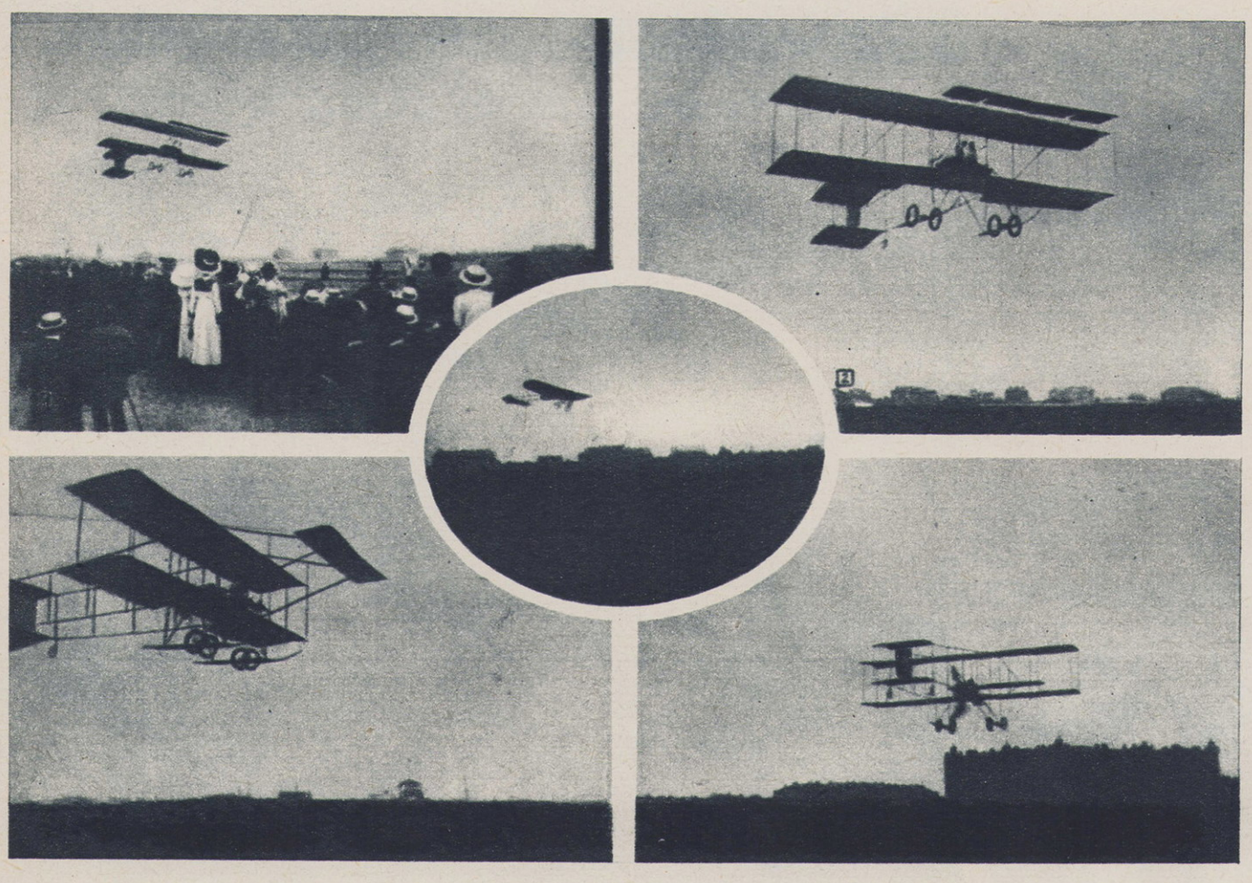
O zwycięzcy pierwszego warszawskiego konkursu lotniczego Utoczkinie ówczesna prasa rozpisywała się w samych superlatywach.

„W Utoczkinie — pisał m. in. „Tygodnik Ilustrowany" — uderza niesłychana łatwość i prostota wzlotów i zlotów. W jego ręku aeroplan — to prawie powóz czy samochód, zajeżdżający do dworu po gości. Wzbudza taką ufność i pewność, że tylko z początku imponowali śmiałkowie, którzy puszczali się z nim, jako pasażerowie. Potem — stało się to prawie udziałem łatwym i banalnym wszystkich — nawet niewiast — którzy sto rubli wyłożyć mogli. Sensację wzbudzali już tylko zaledwie wielopudowi pasażerowie, pod którymi aeroplan dyszał ciężko i latał bardzo krótko".

„W tem poczuciu łatwości i naturalności lotnictwa — pisał dalej „Tygodnik" — tkwi najtrwalsze wrażenie ostatnich popisów. Na zasadzie wieści z daleka — wierzyliśmy tylko, że można szybować w powietrzu niby ptakami olbrzymimi i potwornymi. Dziś — wiemy, że tak jest istotnie. Zawdzięczamy to Utoczkinowi, bynajmniej nie świadomej woli organizatorów, którzy cały konkurs urządzili dość niedbale".

Trzeba tu jeszcze wspomnieć, że na lot z Utoczkinem odważyła się m. in. bardzo popularna wówczas w Warszawie aktorka M. Mrozińska.

JRK

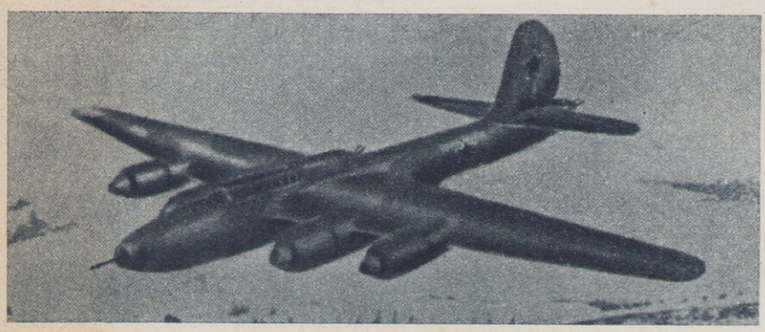


U góry: Sławny lotnik Utoczkin z aktorką M. Mrozińską na Polu Mokotowskim, w lipcu 1910 r. Z lewej: Wzloty w czasie „Dni Awiacyjnych" w Warszawie w r. 1911. 1 — Leci Utoczkin, 2 — Lot z pasażerem, 3 — Przelatuje Supniewski, 4 — Jeden z lotników przelatuje w pobliżu stanowiska sędziów (wieżyczka), 5 — Na drugim końcu Pola Mokotowskiego

LOTNICZE KULISY MINIONEJ WOJNY

Pe-8 BOMBOWIEC NIEZNANY

RYSZARD KACZKOWSKI



Wersja wyposażona w silniki gwiazdowe ASz.

W r. 1941 zmieniona została w lotnictwie radzieckim zasada oznaczania samolotów. Nowy system klasyfikował samoloty wg początkowych liter nazwiska lub zespołu nazwisk konstruktorów. W związku z tym TB-7 przyjął oznaczenie Pe-8 (Petlakow 8). Pewnej letniej nocy 1941 roku, w kilka tygodni po napaści Niemiec na ZSRR, na jednym z lotnisk radzieckich poderwany został do lotu bojowego pułk ciężkich bombowców Pe-8 (wyposażony w silniki ACz30). Celem wyprawy był nalot odwetowy na stolicę III Rzeszy — Berlin. Samoloty niezauważone przeleciały na dużej wysokości linię frontu i pokonawszy przestrzeń okupowanej przez Niemców Polski, znalazły się w granicach Niemiec. Tu był spokój... Wyprawa znalazła się nad celem. Opróżniwszy luki bombowe ze swego śmiercionośnego ładunku samoloty wzięły powrotny kurs — na wschód.

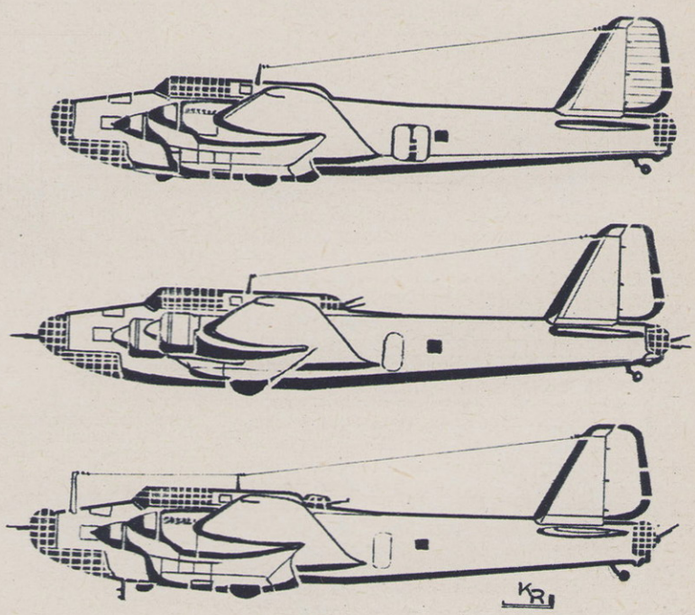
W oddali na niebie pojawiły się błyski wybuchów artylerii przeciwlotniczej, coraz bardziej pozostające w tyle. Wszystkie samoloty wracały do bazy. Nazajutrz „Komunikat Niemieckich Sił Zbrojnych" podał oficjalnie o nocnym nalocie angielskich (?) bombowców na Berlin i zestrzeleniu pewnej ich ilości. W odpowiedzi na to Brytyjskie Ministerstwo Lotnictwa po dokładnym sprawdzeniu w jednostkach wyjaśniło w specjalnym komunikacie, że tej nocy lotnictwo RAF nie działało w tym rejonie, a podane zestrzały są nieprawdą. Sprawa ta, intrygująca Niemców i Brytyjczyków, wyjaśniona została ostatecznie przez komunikat radziecki. Mimo tego Pe-8 nadal był samolotem na zachodzie nieznanym.

Od kwietnia 1941 r. część płatowców Pe-8 otrzymuje 14-cylindrowe chłodzone powietrzem silniki gwiazdowe (podwójna gwiazda 2×7 cylindrów) typu Asz-82A o mocy 1600 KM każdy, które podniosły znacznie własności lotne samolotu. Pe-8 z silnikiem ASz-82A osiągał prędkość 430—440 km/h, pułap 9350 m i zasięg 6000 km. Czynniki te (to jest pułap i zasięg) zadecydowały o pewnym wyróżnieniu bombowca Pe-8 do zadań specjalnych przez radzieckie Dowództwo Lotnictwa.

Wieczorem z 19 na 20 kwietnia 1942 r z podmoskiewskiego lotniska wystartował samolot Pe-8 pilotowany przez pilota — pułkownika Endela Puuseppa. Na pokładzie samolotu oprócz załogi leciała rządowa delegacja z ministrem spraw zagranicznych Mołotowem na czele. Lot ten był ściśle tajny, a o starcie wiedzieli tylko nieliczni. A oto, co pisał w kilka lat później pułkownik E. Puusepp:

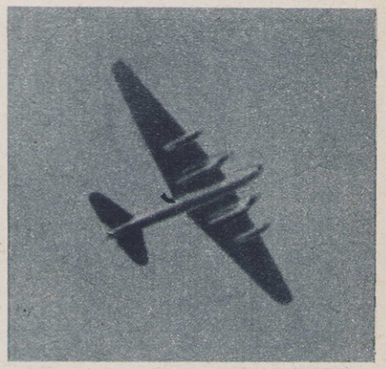
„Przygotowania do lotu przebiegały w największej tajemnicy, a wieczór 19 kwietnia spędziłem z załogą przy maszynie. W pewnej chwili przez bramę lotniska wjechała grupa aut zmierzająca ku nam. W wysiadającym rozpoznałem ministra spraw zagranicznych i marszałka lotnictwa Gołowanowa" i dalej: „O godz. 18-ej min. 40 koła naszego samolotu Pe-8 oderwały się od ziemi. Czekał nas niebezpieczny lot przez linię frontu, nieprzyjacielskie tereny i morze. Nad Kalininem przelatywaliśmy burzę, linię frontu przelatywaliśmy na wysokości 6500 metrów. Dwukrotnie dostawaliśmy się w światła reflektorów i ogień artylerii przeciwlotniczej, lecz przelot nieprzyjacielskiego terenu musiał być dokonany za wszelką cenę przed świtem. Wkrótce nawiązaliśmy łączność z dowództwem brytyjskiego lotnictwa, które od tej chwili prowadziło nas po kursie.

20 kwietnia 1942 r. po locie, trwającym 10 godzin 15 min, wylądowaliśmy na angielskim lotnisku Dundee. Delegacja radziecka witana była przez dostojników brytyjskich i przedstawicieli RAF..."



Trzy wersje rozwojowe bombowca Pe-8.

Rozmowy przedstawicieli dwóch rządów — brytyjskiego i radzieckiego — miały jeden cel: wspólną walkę z Niemcami. Dnia 27 kwietnia delegacja radziecka wystartowała do kolejnego etapu swej podróży, która wiodła przez Huss Bay, Labrador, Montreal do Waszyngtonu. W wyniku tej podróży podpisano wkrótce układ o pomocy wzajemnej i wspólnej walce z hitleryzmem.



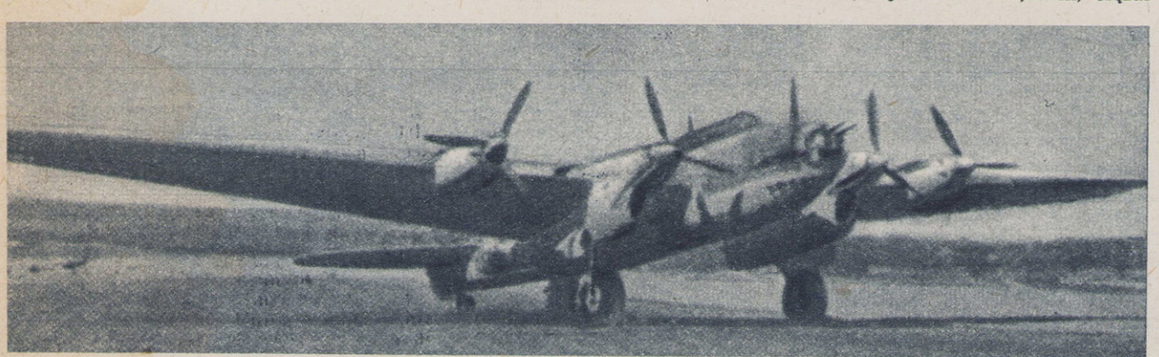
Pe-8 w locie.

Dane techniczne Pe-8 seryjnego:

Rozpiętość — 39,13 m, długość — 23,2 m, wysokość — 8,26 m, ciężar pustego — 18500 kG, ciężar w locie — 27000—30000 kG (w zależności od wersji) prędkość maks. — 448 km/h, zasięg 6000 km (z silnikiem Asz-82) pułap 9500 m.

Uzbrojenie:

Bomby — 4000 kG, 1 działko NS kal. 23 mm w tylnej wieżyczce, 6 karabinów maszynowych podwójnie sprzężonych kal. 12,7 w wieżyczkach pozostałych.



Ciężki bombowiec Pe-8.

ZRODŁA:

1. „Awiacja naszej rodiny" — J. F. Szipiłow.
2. „Flight" — roczniki 1942—1943.
3. „Kridla vlasti".
4. „Aircraft Recognition" — roczniki 1941 do 1945.
5. „Janes all the world's aircraft" — 1947.
6. „Wiestnik wozdusznowo flota'" — (numery z roczników).

KONIEC

Lotniczki
WCHODZĄ DO AKCJI

CZŁONKAMI słynnej ATA (Air Transport Auxiliary — Pomocniczy Transport Powietrzny) byli cywilni piloci przybrani na czas wojny w mundury. W najtrudniejszych warunkach atmosferycznych regularnie odstawiali oni samoloty szkolne i bojowe z fabryk oraz zakładów naprawczych do baz poszczególnych jednostek brytyjskiego lotnictwa wojskowego. Największa liczba tego rodzaju lotników-amatorów (którzy z biegiem czasu osiągnęli imponujący stopień wyszkolenia) nie przekraczała nigdy 659. Jedną piątą spośród nich stanowiły kobiety — prawie bez wyjątku dawne lotniczki sportowe, wychowane w klubach lotniczych. Piloci ATA wykonali przeszło trzysta tysięcy przelotów za cenę 154 żyć ludzkich *)

Pochmurny, deszczowy dzień zimy 1940 roku. W pokoju załóg na małym lotnisku fabrycznym wpółleżał w fotelu doświadczony pilot-oblatywacz. Wrócił właśnie z pracy i zadowolony z miłego ciepła, które rozsiewał kominek, leniwie przeglądał „Timesa". Obok jakaś młoda, nieznana mu kobieta pracowicie szyła różową bluzeczkę. Nagle zachrypiał umieszczony nad kominkiem głośnik: „Pilot Crossley ma stawić się natychmiast na lotnisko. Maszyna gotowa do przelotu" Ku zdumieniu starego lotnika dziewczyna bez słowa rzuciła do torby rozpoczętą pracę i wybiegła z pokoju. W kilka minut później zadźwięczały szyby baraku. Następny z kolei samolot odleciał na lotnisko bojowe.

Jak w rzeczywistości wyglądała praca pilotek transportu powietrznego? W czasie wojny część prasy angielskiej przedstawiała życie tych kobiet w nadzwyczaj efektownych barwach. Częściowo można usprawiedliwić ludzi pióra egzotyką tematu. Latania bowiem w tej skali i to na wszelkich typach samolotów nigdy bowiem przedtem piękniejsza połowa rodzaju ludzkiego nie uprawiała. Częściowo zawinił tu także beztroski uśmiech pilotek i rzucające się w oczy zgrabne, granatowe mundurki ze złotymi guzikami. Błędne opisy powstawały jednak głównie skutkiem źle pojętego zamówienia społecznego. Po prostu dziennikarzom zdawało się, że czytelnik chce widzieć w pracy lotniczek jedynie jakąś barwną, romantyczną przygodę. Rzecz jasna, że takie ujęcie sprawy irytowało nie tylko „kobiety na skrzydłach", ale równocześnie stawiało w fałszywym świetle całą organizację transportu powietrznego. W rzeczywistości praca ta — chociaż dawała niezwykłą satysfakcję osobistą — była ciężka, odpowiedzialna i niebezpieczna. O tym, że była ona dla ogólnego wysiłku wojennego pełnowartościowa, najlepiej świadczy fakt wzrostu liczby pilotek z ośmiu (w styczniu 1940 r.) do przeszło setki (w chwili demobilizacji).

Pilotki rekrutowały się z najprzedniejszych środowisk i zawodów cywilnych. Większość stanowiły dawne sportowe pilotki szybowcowe i samolotowe. Były jednak wśród nich także byłe instruktorki pilotażu, wybitne lotniczki wyczynowe i pilotki form handlowych i linii lotniczych. Część była zamężna i posiadała dzieci. Rozpiętość przedwojennych zajęć tych kobiet była ogromna: uczennice, instruktorki jazdy na nartach, aktorki, jedna tancerka — nie mówiąc o takich zawodach jak np. inżyniera. Wszystkie je łączyły dwa pragnienia: służyć swemu krajowi i latać.

Na początku 1940 r. Pauline Gower, pilotka z około 2000 godzin w powietrzu, zorganizowała pierwszą kobiecą ósemkę. Początkowo przeprowadzały one wyłącznie szkolne samoloty TIGER MOTH. Robiły to dobrze — około dwóch tysięcy lotów bez najmniejszego uszkodzenia maszyny. Wobec tych wyników przeszkolono w trybie mocno skróconym kobiety — których ilość wzrosła — na przejściowe typy dwusilnikowe. W tym właśnie czasie „phoney war" (wojna na niby) — jak ironicznie nazywano w Anglii okres do maja 1940 r.) skończyła się. Loty były coraz trudniejsze. Trzeba było teraz uważać na wciąż przesuwane liczne zapory balonowe, skrzętnie omijać zakazane rejony, gdzie artyleria przeciwlotnicza strzelała bez ostrzeżenia. Zima 1940—41 była może najcięższa. Doprawdy niewiele w tym okresie było „baśni z tysiąca i jednej nocy", o których pisali dziennikarze londyńscy. Przeloty odbywały się głównie na samą północ Szkocji (gdzie była większość szkół lotniczych), potem następował powrót zatłoczonym pociągiem z ciężkim workiem ekwipunku w jednej ręce, a spadochronem w drugiej. Z reguły długie nocne godziny oczekiwania na połączenie w bombardowanym Londynie. A po zameldowaniu się rankiem na lotnisku zmęczona pilotka ATA musiała siadać do kabiny już oczekującego MASTERA lub OXFORDA.

Podczas gdy bitwa powietrzna o Wielką Brytanię osiągnęła maksymalne natężenie, pilotki z lotniska Hatfield przeżyły swój wielki dzień. Pewnego sierpniowego ranka nad barakami lotniska pojawił się samotny HURRICANE. Kpt. Henderson, szef pilotów-oblatywaczy, pięknie wykręcił kilka figur akrobacyjnych, wylądował i podkołował do hangaru, gdzie zebrane były lotniczki. W pół godziny później HURRICANE znalazł się znów w powietrzu. Tym razem za sterami siedziała Winifred Crossley, pierwsza kobieta w historii aeronautyki brytyjskiej, której powierzono myśliwską maszynę wojskową. Jeszcze tego samego dnia przeszkoliło się na tej maszynie pięć kobiet. Sukces ogromny! Trzeba bowiem pamiętać, że samoloty myśliwskie były w tym czasie po prostu na wagę złota. Rozpoczęło się regularne odstawianie myśliwców do dywizjonów bojowych. Zaszczyt pierwszego przeprowadzenia legendarnej maszyny z okresu drugiej wojny światowej — SPITFIRE'A — przypadł Margarecie Fairweather.

Wiele kobiet osiągnęło t. zw. klasę IV, której posiadaczki mogły samodzielnie pilotować takie bombowce jak WELLINGTON, HUDSON, MOSQUITO. Znacznie mniejsza liczba miała uprawnienia klasy V. Tym kobiecym „asom" powierzano czterosilnikowe olbrzymy: STIRLINGI, HALIFAXY, LIBERATORY i LANCASTERY. Jeżeli już mowa o asach, to warto tu wspomnieć brawurową Jean Hughes, która przed wojną w wieku zaledwie 17 lat miała licencję pilota turystycznego. Pod koniec wojny zdobyła ona oficjalne uprawnienie jako instruktor pilotażu, zarówno dla kobiet jak i dla mężczyzn, na wszystkie typy samolotów wojskowych (wliczając w to najcięższe maszyny bombowe i transportowe). Niezłym także wyczynem było dostarczenie w okresie pięciu lat wojny blisko 400 ciężkich i 150 lekkich bombowców (MOSQUITO) przez niepozorną pilotkę o nazwisku Lettice Curtis.

W pierwszym roku wojny mała wówczas grupka w Hatfield powiększyła się o lotniczkę wysokiej klasy. Nazwisko jej znał cały świat — Amy Johnson. Pomimo, że ówczesne latanie w ATA było mało atrakcyjne dla kobiety, która samotnie obleciała pół świata, spełniała ona swe nowe funkcje z całą dokładnością. Z czasem na równi z koleżankami została przeegzaminowana z umiejętności pilotażu maszyn dwusilnikowych i rozpoczęła przeprowadzać na lotniska szkolne OXFORDY.

4 stycznia 1941 roku Johnson wystartowała z Prestwick w Szkocji z zadaniem odstawienia OXFORDA na lotnisko Kidlington w południowej Anglii. Po drodze lądowała w Blackpool, gdzie — z powodu fatalnych warunków atmosferycznych — musiała się zatrzymać na noc. Następnego ranka pogoda nieco poprawiła się. Według prognozy meteorologicznej widoczność na trasie miała wynosić około 6 km, podstawa chmur — 600 m. O jedenastej przed południem Amy wystartowała i natychmiast wzięła kurs na południe.

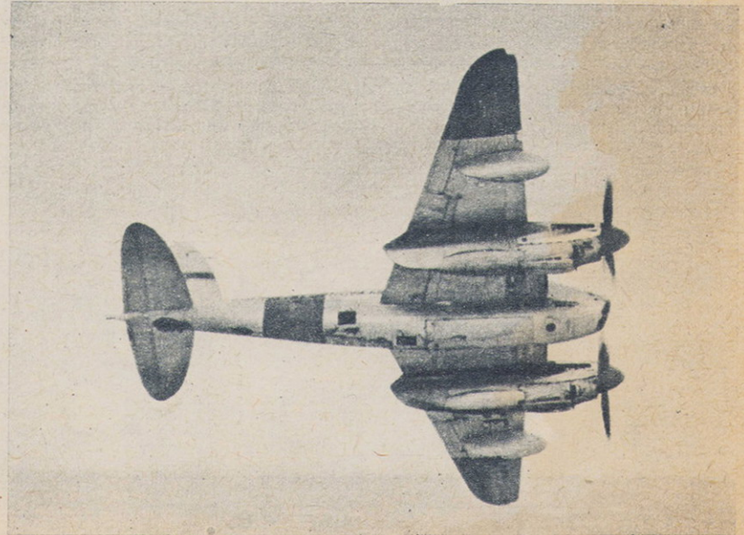
Jak naprawdę wyglądał ten lot znakomitej pilotki wyczynowej i komunikacyjnej — nie dowiemy się już nigdy. Możemy się tylko domyślać, że Johnson — pomimo braku radia — zdecydowała się lecieć nad chmurami. W tym właśnie czasie pogoda na południu Anglii, a szczególnie w rejonie Londynu, zaczęła się gwałtownie pogarszać. Z morza nadpełzła szara, brudna mgła. Amy, po kilku bezskutecznych próbach dojścia do ziemi, stwierdziła kończenie się zapasów paliwa...

Tego samego popołudnia około godz. 3,30 korweta HAZEIMERE, znajdująca się pod dowództwem komandora Fletchera, ciężko walczyła z rozszalałymi falami, aby utrzymać się na wyznaczonym kursie bojowym patrolu wzdłuż ujścia Tamizy. Na dobitek złego zaczął padać deszcz ze śniegiem. Nagle na pokładzie rozległ się okrzyk: „Uwaga — spadochron!" Przez moment ujrzano ciemną sylwetkę spadochroniarza, którą natychmiast pochłonęły fale.

Za chwilę z niskich chmur wyleciał w korkociągu samolot. Uderzył w wodę opodal białej czaszy spadochronu. HAZEIMERE natychmiast zmieniła kurs i pełną prędkością zaczęła się zbliżać do miejsca wodowania lotnika. Tego dnia jednak żywioły jakby sprzysięgły się, aby uniemożliwić wszelki ratunek. Korweta dotknęła dziobem podwodną ławicę piasku i zmuszona była do uciążliwego cofania się. Spuszczona z lewej burty łódź ratunkowa została przerzucona falami i prądem wytwarzanym przez śrubę na drugą, zawietrzną stronę okrętu Z pokładu dostrzeżono teraz, że spadochroniarzem była kobieta. W pewnej chwili znajdowała się ona zaledwie dwadzieścia metrów od korwety. Spuszczono liny, ale w tym momencie olbrzymie fale daleko odrzuciły lotniczkę. Zauważył to dowódca okrętu i nie namyślając się ani chwili skoczył w morze. Załoga korwety widziała jak dzielny marynarz zdołał dopłynąć do lotniczki i zaczął ją podtrzymywać. W tym czasie załoga drugiej łodzi ratunkowej robiła rozpaczliwe wysiłki, aby dopłynąć do miejsca tragedii. Wszystko na próżno! Dopiero marynarze zaalarmowanej drogą radiową łodzi moto-

*) Według opowiadania E. C. Cheesmana „The Women of ATA".

MOSQUITO



rowej wyciągnęli zwłoki komandora Fletchera i lotniczki. Okazała się nią „dziewczyna z nieba" — taką nazwę nadali jej dziennikarze — Amy Johnson.

Ostatni śmiertelny wypadek wśród kobiet ATA miał miejsce już po zakończeniu działań wojennych. Na samolocie SPITFIRE zginęła Południowo-Afrykanka R. E. Steekamp. Ta świetna lotniczka latała przed 1939 r. jako drugi pilot na linii komunikacyjnej Capetown—Kair. Z chwilą wybuchu wojny za wszelką cenę chciała latać na maszynach bojowych. Ponieważ w jej rodzinnym kraju było to niemożliwe, zgłosiła się do ATA. Już pierwszy samodzielny lot na MOSQUITO wykazał, że ta młoda kobieta była spokojnym, całkowicie opanowanym pilotem. Pomimo zepsucia się prędkościomierza ślicznie, na „trzy punkty", wylądowała na niewielkim lotnisku. Wkrótce latała na wszelkich typach samolotów szkolnych, bojowych i transportowych używanych w Wielkiej Brytanii.

Wśród pilotek transportowych ATA znalazło się pięć Amerykanek, dwie Południowo-Afrykanki, Chilijka i dzielne Polki m. in.: Anna Leska i Barbara Wojtulanis. Latały one przedtem na samolotach łącznikowych polskiego lotnictwa wojskowego. Zabawne kłopoty były z Chilijką, która nie znała ani słowa po angielsku. Ponieważ skutkiem tego nie mogła zdać egzaminu teoretycznego, przydzielono ją do ziemnej obsługi technicznej. Tam mechanicy szybko nauczyli kruczowłosą dziewczynę języka, który chociaż był bardzo daleki od wzorowego „oxfordzkiego", to jednak w zupełności wystarczył do przebrnięcia niezbyt skomplikowanej teorii. Po ukończeniu pilotażu Chilijka przez trzy długie lata bez wypadku rozprowadzała różnego typu samoloty aż do dwusilnikowych bombowców włącznie.

Jeśli już mowa o obsłudze ziemnej, to trzeba choć słówkiem wspomnieć o kobietach, które pracowały w ciężkich warunkach — szczególnie w okresie 1940—41 — nad przygotowaniem maszyn do lotu. Jedna z dziewcząt, Pat Parker, zdobyła zawarowany wyłącznie dla mężczyzn dyplom mechanika pokładowego. Nie było łatwo zwalczyć konserwatyzm władz, ale w rezultacie czterosilnikowe bombowce mogły być odstawiane na lotniska bojowe z wyłącznie kobiecą

załogą. Kiedy pewnego dnia wielki LIBERATOR wylądował na lotnisku, zajmowanym przez jednostkę amerykańską i z maszyny wysypały się wyłącznie kobiety, jeden z Jankesów nie wytrzymał. Przestał żuć gumę i w zachwycie wymamrotał: „O-key, O-key. Mogą mnie już teraz odesłać z powrotem do domu. Nie mam tu nic do roboty!"

Pomimo wykonywania zajęcia wymagającego raczej cech męskich — wytrzymałości fizycznej, koncentracji uwagi, zimnej krwi itp. — instynkty kobiece ujawniały się wśród pilotek ATA czasami w nieoczekiwanej i zabawnej formie. Oto doświadczona lotniczka Diana Ramsay dostała rozkaz odstawienia nowiutkiego myśliwca TEMPEST na lotnisko w Henlow. Samolot miał potężny silnik o mocy ponad 2 500 KM. Start i runda nad lotniskiem odbyły się normalnie. Ramsay spokojnie położyła maszynę na kurs i zaczęła nabierać wysokości. Jednak już po zaledwie kilku minutach zauważyła, że pomimo przesunięcia dźwigni przepustnicy moc silnika w ogóle się nie zmienia. Zamknęła gaz do oporu, ale nie dało to żadnego skutku. Niedobrze! Pilotka zdecydowała się bezzwłocznie lądować na wielkim lotnisku White Walham. Ponieważ samolot miał około 600 km/h, pilotka próbowała zmniejszyć prędkość przez nabieranie wysokości. Jednocześnie usiłowała wysunąć podwozie. Też na próżno! Z dużą „jazdą" obniżyła się więc do 300 m i zobaczywszy z daleka pole wzlotów zrobiła rzecz najrozsądniejszą: wyłączyła iskrowniki. Przeliczyła się jednak z oceną odległości. Po prostu „przesmarowała" lotnisko. Błyskawicznie włączyła iskrowniki, ale silnik już nie chwycił. Trzeba było natychmiast lądować wprost przed siebie.

Posłuchajmy jak wyglądało zakończenie tego niezwykłego lotu, opowiedziane przez lotniczkę: „W ostatniej chwili dostrzegłam dość dużą łąkę i starałem się tam właśnie klapnąć. Jak to zawsze bywa w takich wypadkach, na rzekomo pustym polu nagle pojawiły się drzewa i oczywiście głęboki rów. Ściełam lewym, a potem prawym płatem jakieś krzaki, ostatkiem prędkości przesadziłam olbrzymią fosę i wpadłam na grupę solidnych już drzew. Tam rozłożyłam grata na poszczególne części składowe. Dziwnym zdarzeniem losu kabina pozostała nietknięta. Ogólnie czułam się — chociaż nieco oszołomiona — zupełnie dobrze. Czekam i czekam, a tu nie ma znikąd pomocy. W końcu zjawiła się sanitarka z lotniska. — Przecież nic ci się nie stało — zawyrokował stary doktór. — Dlaczego więc siedziałaś cały czas w kabinie? — Doprawdy dziwne pytanie. Jakże miałam wyjść, kiedy opodal na łące pasło się ogromne stado krów!"

Opr. JANUSZ KĘDZIERSKI

MICHAŁ SCIPIO DEL CAMPO

Wspomnienia Z NIEBA I ZIEMI

DOKOŃCZENIE

Jest, jest maszyna. Szeroka, rozłożysta, ciężka, żelazna, głucho milcząca i jakby zadumana. Wyglądała jak zdechły Pegaz. Otoczyły ją tysiące ludzi z wybałuszonymi oczami, a wszyscy gotowi byli do ucieczki. Zdarzało się już nieraz, że armata za nic nie chciała wystrzelić, a kiedy jej dano spokój, strzelała ni stąd ni zowąd z własnego natchnienia, czy też z irytacji. Może się przeto zdarzyć, że taka maszyna, co się nie rusza, jakby ducha z siebie wypuściła, nagle ruszy z kopyta i wpadnie z rykiem w tłum. Maszyna jednakże najwyraźniej była kadawer. Lotnik, pan Scipio del Campo, dziwacznie odziany, chłop przystojny i na gębie groźny, usiłował puścić ją w ruch. Pokaz naznaczony był na dwunastą, a to już była chyba trzecia. Coś trzeba było wreszcie pokazać, bo w moim mieście strasznie się śmieją, a lotnik miał już sławę mołojecką, w Warszawie zdobytą. Zaczął majstrować koło narowistego potwora, coś przykręcał, coś odkręcał, coś popychał i odpychał. Wyglądał jak czarnoksiężnik, co gada do śpiącej krowy, która ani be, ani me. Musiał wreszcie znaleźć serce potwora i zadał mu jakiś ból, bo skrzydlaty jaszczur obudził się z tajonej przyczajonej złości. Boże drogi! Ten i ów uczynił na piersi znak krzyża, wielu pobladło, a wszyscy się cofnęli.

Lotnik skoczył, „na drgającym szatana ciele" położył rękę, jak by go chciał uspokoić. Akuratnie. Straszne bydlę zaczęło wydawać głosy tak przeraźliwe, jak by cierpiało. Ludzie zaczęli krzyczeć: „Ostrożnie! Cofać się! Zaraz poleci!" Lotnik już siedział na grzbiecie jaszczura i rozpoczął nowe misteria: poruszał jakieś narzędzia, jak gdyby łaskotał strasznego bydlaka albo go ranił ostrogą. Rusza się, rusza się. Potwór jednakże, z ciężkiego zbudzony snu, prychał gniewnie i nie chciał słuchać. Człowiek na nim siedzący, który obiecał, że „na ogromnym smoku jeździć będzie", miał w oczach gniew i stalową zawziętość. Zdaje się, że nie przez poruszanie narzędzi, lecz siłą woli ujarzmił wreszcie maszynę. Warknęła jak zły pies i ruszyła. Ziemia, zrozpaczona, że coś co do niej należy, usiłuje z niej uciec, utopiła maszynę za koła i nie chciała puścić, ale człowiek był już zły. Cisnął maszynę przed siebie i wzniósł się ponad ziemię.

Obstupuerunt omnes. Leci. Warczy, wścieka się, huczy i leci. Nie wysoko, kilkadziesiąt metrów nad oniemiałą ziemią, co z trwogi się zapadła, nie prędko, bo jak gęś niezdarna i ciężka, ale leci. Diabeł, który wymyśla wszystkie wynalazki, wpadł w tłum i zaczął podjudzać ludzi do szaleństwa. Rozpoczął się sądny dzień. Nikomu na myśl nie przyszło, że za lat kilkadziesiąt będzie na takiej maszynie latała, śmierć, morderująca dyczałtowo. W tej chwili naród skakał, wył, szalał i huczał. Zdaje się, że wicher tego krzyku pędził samolot, bo zaczął lecieć szybciej. Lotnik pozdrowił nas ręką. Więc nowa wrzawa. Okazja jest wyborna: Przecie świat stanął na głowie, ciężkie żelazo lata, radujmy się.

...Od razu postanowiliśmy, z dobrej korzystając okazji, urządzić niebywały „wyczyn" sportowy, lotniczy rekord. Pochowani po domach rajcy miejscy, do których dotarła wieść o niebywałym zdarzeniu, słuszną dumą nadęci jak wiatrak huraganem, zebrali się na ratuszu i postanowili wypłacić nagrodę w wysokości 500 koron temu lotnikowi, co „bez lądowania" przeleci z jednego krańca miasta na drugi, czyli jakiś kilometr. Niby coś takiego, jak dzisiaj Londyn — Bombaj. Chytrzy rajcy. Pięćset koron to był majątek, ale rzeczą było chyba niemożliwą, by się znalazł śmiałek, co by się ważył na takie szaleństwo, na podróż niebywałą i niesłychaną. Może za pół wieku... O dobrzy rajcowie! Znalazł się taki od razu i pysznego lotu dokonał, zapisawszy na firmamencie piórem śmigi, że przeleciał nad miastem i koło ponad nim zatoczył. Jeszcze do dzisiaj zapewne są na niebie blizny i dawne ślady, ówczesny bowiem samolot tak orał i tak je rył, jak rozjuszony dzik..."

Niezupełnie może było tak, jak pisze Makuszyński, ale od czego licencja poetica. We Lwowie powtórzyłem wzlot, latałem później w Tarnowie. Zabrałem następnie samolot i spędziłem pewien czas w Jaremczu, gdzie ponownie latałem w trudnych warunkach, startując z jakiegoś poletka nad urwistym brzegiem Prutu. Następnie — korzystając z bliskiego już sąsiedztwa — małe tournee po Węgrzech, z pokazami w Marmaros Sziget, Kassau, Nagy Karolei etc. Na zakończenie sezonu pokaz w Rzeszowie i — na przekór Niemcom — w Cieszynie i Bielsku, na rzecz Macierzy Szkolnej; wzloty bez niespodzianek.

Był to właśnie koniec mojej intensywnej kariery lotniczej. W roku 1913 latałem niewiele i w drugiej jego połowie sprzedałem wysłużonego Bleriota jakiemuś młodemu adeptowi z Moskwy. Następnie wybuchła pierwsza wojna światowa, która zastała mnie za granicą i którą, po krótkim internowaniu w Niemczech, spędziłem w Skandynawii.

Ponowny kontakt z lotnictwem nawiązałem w roku 1920, kiedy to mieszkając w Berlinie brałem żywy udział w dostawie niemieckiego sprzętu na Ławicy pod Poznaniem, latając tam w towarzystwie mojego starego przyjaciela Haber-Włyńskiego. Opuścił on Moskwę zrzekając się stanowiska oblatywacza zakładów „Dux" i był instruktorem szkoły lotniczej w Ławicy.

Znów kilkuletnia przerwa i oto w latach 1923—1926 krótki nawrót do lotnictwa. Mieszkałem wtedy stale w Paryżu i wyrobiłem sobie pozwolenie latania na Potezach i Breguetach. Kilka razy miesięcznie latałem więc na lotnisku Orly pod Paryżem. Wyjazd do Ameryki Południowej położył temu kres.

Dziś jestem prawdopodobnie najstarszym wiekiem i stażem lotnikiem Polski, a — zapewne — jednym z niewielu pozostałych przy życiu w świecie. Na moich oczach, a trochę może i z moim pierwotnym, bardzo skromnym udziałem, pierwszy bełkot silniczków okresu ząbkowania przekształcił się w ryk turboodrzutowców, pierwsze chwiejne kilkusetmetrowe skoki — w regularne loty transkontynentalne, które, kto wie, czy nie staną się wkrótce kosmicznymi. Dwie wojny światowe, kiedy ani koszt, ani strata życia ludzkiego nie grały żadnej roli, spowodowały tak gwałtowny rozwój lotnictwa.

Czy jednak nie dosyć już ofiar? Czy zbliżając narody przestrzeniowo, lotnictwo nie powinno służyć dalszemu zacieśnieniu więzów przyjaźni i współpracy między nimi, a nie groźbom i agresji?

KONIEC

SPROSTOWANIE. Kończąc „Wspomnienia z nieba i ziemi" inż. Michała Scipio del Campo pragniemy z tego miejsca przeprosić Autora i Czytelników za błędy, które miały miejsce w numerze 22 z br. (odcinek 7) naszego tygodnika. Przyczyną tych błędów było niedopatrzenie redakcji technicznej. W pierwszej szpalcie na stronie 10 wiersz 11 od dołu należy skreślić jako niepotrzebny; w drugiej szpalcie 6 wiersz od góry powinien być zakończony: łamiąc obojczyk; w wierszu 21 od góry zamiast zbliżeniu powinno być zniżeniu; w wierszu 19 od dołu zamiast pożegnał, winno być przeżegnał; w drugiej szpalcie na stronie 11, wiersz 19 od góry i dwa następne winny brzmieć: „Wyścig został wtedy już wygrany przez Rosjanina Wasiljewa na Bleriocie, wypożyczonym mu przez lotnika Kuźmińskiego, który choć zapisany do wyścigu, nie odważył się nastant".

SZWAJCARSKIE OKNO NA ŚWIAT

Notatnik szwajcarski

☆

JERZY R. KONIECZNY

KORESPONDENCJA WŁASNA

Z urokiem Szwajcarii zdarzyło mi się trochę zetknąć w zeszłym roku w czasie przejazdu do Francji. Było to jednak spotkanie krótkie, rzec by można filmowe; gdyż w ciągu kilku zaledwie godzin można było zobaczyć i podziwiać z okien autokaru czy pociągu mniej więcej tyle co na dwugodzinnym seansie w kinie, w czasie wyświetlania filmu turystycznego o Szwajcarii. W czerwcu tegoż roku miałem możliwość szerszego poznania tego pięknego kraju.

Okazją ku temu było otwarcie w dniu 2 czerwca br. przez Szwajcarskie Linie Lotnicze „Swissair" swej nowej linii powietrznej na trasie Zurych — Warszawa i zaproszenie z racji tegoż przez dyrekcję generalną towarzystwa grupy gości z Polski (w tym także przedstawiciela „Skrzydlatej") na tygodniowy pobyt do Szwajcarii.

W ciągu siedmiu dni miałem więc możność nie tylko przelecieć się 44- miejscowym samolotem „Swissair'u" Cv-440 „Metropolitan" na trasie Warszawa — Zurych — Warszawa, ale zwiedzić również Zurych (m. in. port w Kloten i Wyższą Szkołę Techniczną), Winterthur (m. in. wielką fabrykę silników okrętowych Sulzera), Rapperswill (m. in. Muzeum Polskie), Einsiedeln, Lucernę (m. in. Szwajcarskie Muzeum Komunikacji), Berno, Solur (m. in. Muzeum Kościuszki i fabrykę zegarków — Roamera), Bazyleę i kilka innych mniejszych miejscowości. Wiadomości, wrażeń i refleksji z tej pięknej podróży mam naturalnie sporo; nie wszystkie one mieszczą się jednak w temacie „Skrzydlatej". Postaram się więc podać w zasadzie tylko te, które dotyczą lotnictwa.

SZWAJCARIA jest republiką związkową (federacją) i — jak wiadomo — małym krajem zajmującym 41 295 km² powierzchni i liczącym ok. 5 milionów ludności, z których 72,6% mówi po niemiecku, 20,7% po francusku, 5,2% po włosku i 1,1% po retoromańsku. Administracyjnie kraj dzieli się na 25 kantonów, z których każdy ma własny rząd. Poza energią wodną i materiałami budowlanymi Szwajcaria nie dysponuje poważniejszymi bogactwami naturalnymi. Bogactwem wielkim są natomiast Alpy (zajmują ok. 60% powierzchni kraju), liczne lodowce, rzeki i wielkie, malowniczo położone jeziora, ściągają corocznie do Szwajcarii setki tysięcy turystów z całego świata. Jest ona bowiem od bardzo wielu już lat krajem wielkiej i ożywionej turystyki międzynarodowej; przystosowanym do niej zresztą, jak rzadko który kraj na świecie. Prawie wszystko służy tu temu celowi. Nie trudno to zresztą dostrzec na każdym kroku.

Nic dziwnego. Szwajcaria jest bardzo atrakcyjna dla turysty przez cały rok, nie tylko ze względu na pełne uroku widoki, ale i klimat. W dolinach, na południowych zboczach Alp, panuje klimat śródziemnomorski, na wyżynie natomiast umiarkowany ciepły z łagodną (średnią temp. 0°C) zimą i dość gorącym latem (średnia temp. 18°C). W samych górach panuje klimat surowy, alpejski, z obfitymi opadami (przeszło 2 000 mm). Na wysokości 2 000—3 000 m zaczyna się linia wiecznego śniegu.

Szwajcaria intensywnie rozbudowuje wszelkiego rodzaju nowoczesne środki lokomocji, wśród których komunikacja lotnicza zajmuje pierwszorzędne miejsce. Szwajcarskie Linie Lotnicze „Swissair" starają się zabezpieczyć państwu, nie posiadającemu dostępu do morza (choć dysponującemu flotą morską) połączenie z coraz to nowymi światowymi szlakami komunikacyjnymi i stale wzmacniać oraz rozbudowywać swą pozycję zdobytą w trudnej walce konkurencyjnej na przestrzeni przeszło 28 lat.

„Swissair" ze swym centralnym portem lotniczym w Zurychu jest więc niejako szwajcarskim oknem na świat. Posiada bowiem dogodną sieć połączeń lotniczych z krajami europejskimi i zamorskimi. Warto się też zapoznać bliżej z jego działalnością.

TROCHĘ HISTORII

Początki historii szwajcarskiej komunikacji lotniczej sięgają 1919 r., kiedy to samoloty wojskowe zaczęły przewozić najpierw pocztę z Zurychu do Berna, przedłużając później trasę swych lotów poprzez Lozannę do Genewy. W tym też roku powstały trzy prywatne przedsiębiorstwa lotnicze, z których największe towarzystwo „Ad Astra AG" pochłonęło pozostałe dwa mniejsze.

Nowa spółka akcyjna nosiła nazwę „Szwajcarska Komunikacja Lotnicza AG Ad Astra Aero, Avion Tourisme SA — w skrócie: „Ad Astra Aero". Główną siedzibę miała w Zurychu; w Genewie posiadała filię. Park składał się z 16 samolotów („Macchi-Nieuport", włoskie „Savoia", niemieckie L.V.G. oraz samolot akrobacyjny „Condor"). W 1922 r. „Ad Astra" samolotem Junkers F-13 otworzyła pierwszą szwajcarską zagraniczną linię lotniczą z Genewy przez Zurych do Norymbergi.

We wrześniu 1925 r. utworzono w Bazylei drugie towarzystwo lotnicze „Basler Luftverkehr AG Balair". Posiadało ono sześć samolotów Fokkera, które latały regularnie na trasie pomiędzy Bazyleą i Stuttgartem, Frankfurtem — Karlsruhe.

Trzy lata później „Ad Astra" samolotem „Dornier — Merkur" otworzyła wraz z niemiecką „Lufthansą" najdłuższą wówczas w Europie linię lotniczą (680 km bez lądowania). Lot z Zurychu do stolicy Niemiec trwał pięć godzin.

W marcu 1931 roku „Balair" i „Ad Astra" połączyły się w ogólnoszwajcarskie towarzystwo komunikacji lotniczej „Swissair". Nowe przedsiębiorstwo dysponowało dziewięcioma samolotami typu „Fokker" (8 trzysilnikowymi F-VII-b, 1 jednosilnikowy F-VII-a), dwoma „Dornier-Merkur" oraz po jednym Messerschmicie M-18-d i Comte AC-4; ogółem 86 miejsc. Długość linii wynosiła 4 203 km. Pod koniec 1931 roku „Swissair" zatrudniał łącznie 64 osoby.

Od tego czasu komunikacja lotnicza Szwajcarii rozwijała się bardzo pomyślnie. W połowie kwietnia 1932 r. „Swissair" jako pierwsze towarzystwo europejskie włączyło do służby samoloty konstrukcji amerykańskiej: Lockheed-Orion (prędk. 280 km/h, zasięg 950 km, pilot + 4 pasażerów i obciążenie 850 kG); w 1934 r. dwusilnikowy Curtiss-Condor (15—16 miejsc); w 1935 r. dwusilnikowy DC-2 (czteromiejscowe). Z tymi ostatnimi maszynami „Swissair" latał na trasie Zurych — Bazylea — Londyn. W tymże roku „Swissair" jako pierwsze towarzystwo w Europie zatrudniło stewardessy. Potem zakupiono także samoloty DC-3.

W czasie drugiej wojny światowej „Swissair" zawiesił loty na swych liniach, wznawiając je dopiero 30 lipca 1945 roku.

ROZWÓJ POWOJENNY

Zaraz po wojnie przed komunikacją lotniczą na świecie otworzyły się nowe, wspaniałe perspektywy rozwoju. „Swissair", podobnie jak inne towarzystwa, nie mogły i nie chciały stać na uboczu wobec dokonywującej się rewolucji w tej dziedzinie. Szwajcarzy postanowili uczynić wszystko, aby ich kraj nie mający dostępu do morza wyzwolić ostatecznie z geograficznej zależności i zabezpieczyć mu szeroki dostęp do „oceanu powietrznego".

Wobec nowych perspektyw podniesiono w 1946 r. kapitał akcyjny z jednego miliona na 20 milionów franków. W lutym 1947 roku nastąpiło przejście „Swissair" na narodowe szwajcarskie towarzystwo lotnicze o różnym charakterze gospodarczym. Państwo przejęło 30% ka-

pitału akcyjnego, podczas gdy pozostałe 70% pozostało w prywatnej własności (imienne akcje nominalne). W tym samym roku po raz pierwszy samolot „Swissair" — DC-4 przeleciał z Genewy do Nowego Jorku. Regularny ruch komunikacyjny zostanie jednak podjęty dopiero z końcem kwietnia 1949 roku, po dalszych lotach próbnych.

W latach 1946—48 samoloty „Swissair'u", jako jedne z pierwszych spośród towarzystw zagranicznych, latały także do Warszawy. Później komunikacja na tej trasie została przerwana.

Dewaluacja angielskiego funta szterlinga w 1949 r., na którym bazowały europejskie taryfy lotnicze, spowodowała także w szwajcarskiej komunikacji lotniczej znaczny spadek wpływów i postawiła „Swisair" w trudnym położeniu. Z kłopotów towarzystwo wyszło dzięki pomocy państwowej (związku); m. in. w zakresie zakupu nowoczesnych samolotów dalekiego zasięgu (DC-6B). Od 1951 roku „Swissair" zaczyna się dalej rozbudowywać i coraz bardziej wzmacniać swoją pozycję w walce konkurencyjnej.

Licząc stale z ołówkiem w ręku i pracując wyłącznie na zasadach rentowności, Szwajcarzy przeprowadzają m. in. w 1952 r. wewnętrzną reorganizację. Dotychczasowy podział towarzystwa na dwie dyrekcje: handlową i techniczną, zostaje zniesiony. Obecnie towarzystwo posiada następującą organizację wewnętrzną centrali: prezydium dyrekcyjne, sekretariat generalny i planowanie oraz centralny wydział personalny i cztery departamenty fachowe: departament I — finanse, departament II — komunikacja i sprzedaż, departament III — operacja i departament IV — technika.

Dwa lata później, tj. w 1954 r. „Swissair" otwiera w ramach swego programu nową linię dalekiego zasięgu, która prowadzi z Zurychu przez Genewę, Lizbonę, Dakar i Recife do Rio de Janeiro i Sao Paulo w Brazylii. W kwietniu 1957 roku została ona przedłużona przez Montevideo do Buenos Aires.

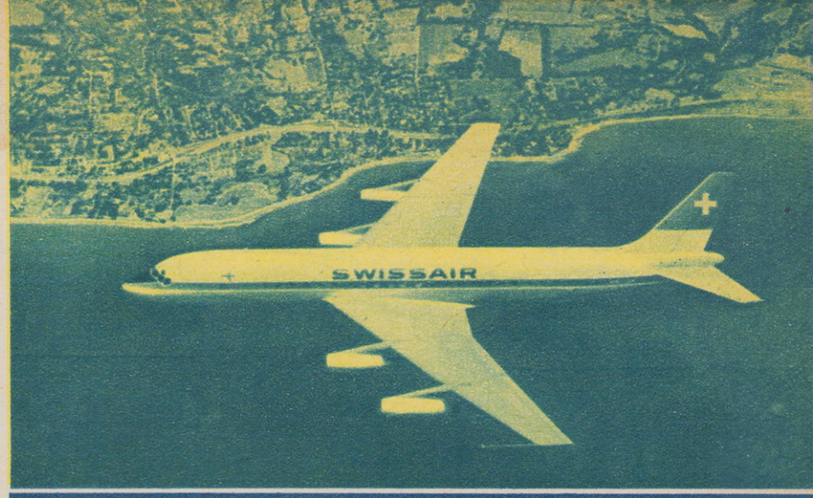
W międzyczasie towarzystwo zakupuje i zamawia coraz to nowsze typy maszyn (DC-7, Convair 440 „Metropolitan") i wchodzi na coraz to nowe szlaki powietrzne na świecie, zyskując rangę międzynarodowego towarzystwa lotniczego. W 1957 roku stoi ono na ósmym miejscu wśród 84 członków IATA.

W tym roku sieć komunikacyjna „Swissair'u", której pełna długość w roku 1956 wynosiła okrągło 58 000 km, osiągnęła 115 455 km (1931 — 4 209 km, 1950 — 27 664 km). Towarzystwo zdobywa wtedy bardzo ważne połączenia z Dalekim Wschodem linią lotniczą przez Genewę — Ateny — Bejrut (Kairo — Karachi — Bombay — Bangkok) Manila i drugie z Zurychu przez Genewę — Ateny — Bejrut — Karachi — Kalkuta — Bangkok i Hong-Kong do Tokio. Do sieci europejskiej został dołączony Sztokholm i Kolonia. Na Bliskim i Środkowym Wschodzie doszły jeszcze Bagdad i Dhahran, a w kwietniu i maju 1959 roku Ankara, Kuwait i Teheran.

PARK SAMOLOTOWY

„Swissair" posiada obecnie następujący sprzęt: osiem DC-3, jeden DC-6A, siedem DC-6B, pięć DC-7C i jedenaście Convair 440 „Metropolitan". Poza tym zamówiono z terminem dostawy na 1960 rok trzy odrzutowce DC-8, siedem odrzutowych Convair 600 „Coronado" (czterosilnikowy, Ma = 0,91, 32 miejsca I kl. + 64 miejsca kl. turystyczna) oraz cztery „Caravelle", które „Swissair" otrzyma od SAS. Z ogólnej ilości zamówionych „Coronado" dwa przeznaczone są dla SAS.

Samoloty DC-8 wejdą na wiosnę 1961 r. na trasę północno-atlantycką, a w lecie br. „Caravelle" będą latać na liniach pomiędzy Szwajcarią, Anglią, Francją, Niemcami, Skandynawią, Włochami i Bliskim Wschodem. Convair 600 włączone zostaną do lotów na Daleki Wschód pod koniec br., a na początku 1961 roku rozpoczną loty na trasie do Południowej Ameryki.



Trzy odrzutowce DC-8 zakupił „Swissair" w USA.

Cztery „Caravelle" wejdą jeszcze w tym roku na linie „Swissair".

WSPÓŁPRACA z SAS-em

W październiku 1958 roku podpisana została w Zurychu umowa o współpracy z SAS-em („Scandinavian Airlines System"). Oba towarzystwa postanowiły organizować wspólnie nadzór techniczny samolotów o napędzie odrzutowym. SAS przekazuje „Swissair'owi" przeglądy samolotów „Coronado". „Swissair" zobowiązuje SAS do przeglądów samolotów DC-8 i „Caravelle"; dla tych ostatnich SAS przejmuje periodyczne kontrole eksploatacji. Dzięki takiemu porozumieniu „Swissair", jak również SAS, będą od 1960/61 r. dysponowały nowoczesnym sprzętem o napędzie odrzutowym. Każde towarzystwo będzie posiadać trzy jednakowe typy nowoczesnych maszyn na długich, średnich i krótkich trasach. Problem technicznego nadzoru jest przy tym w znacznym stopniu uproszczony. Przy takim skoordynowanym rozwiązaniu mniejsze są również inwestycje, niż w przypadku izolowanej działalności każdego z przedsiębiorstw.

WARSZAWA — ZURYCH

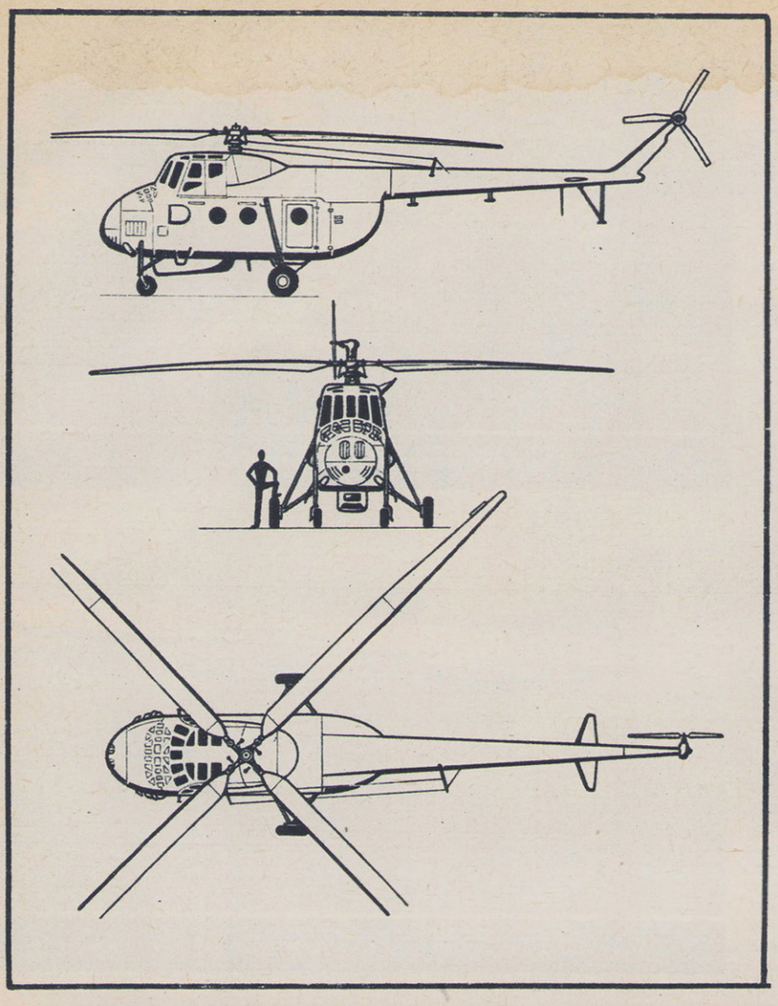
Trasa ta, obsługiwana od ubiegłego roku wyłącznie przez „LOT" samolotami Il-14, jest teraz, począwszy od 2 czerwca br., obsługiwana wspólnie ze „Swissair", który na tej linii lata samolotami „Metropolitan" (średni czas lotu z Zurychu do Warszawy 3 h 20 min). Nawiązana została w ten sposób ponownie współpraca polskich i szwajcarskich linii lotniczych. Szwajcarzy interesują się przede wszystkim Polakami z Południowej i Północnej Ameryki, którzy pragną odwiedzić Polskę, szczególnie w okresie uroczystości Tysiąclecia. Dzięki swym liniom zamorskim, „Swissair" umożliwia idealną i nieskomplikowaną podróż poprzez Zurych z Ameryki Południowej (Rio de Janeiro, Buenos Aires) i Północnej (Nowy Jork) do Warszawy. Ma to niewątpliwie duże znaczenie przy wzmożonym z Zachodu ruchu turystycznym do Polski, szczególnie ze strony naszej Polonii. Rozszerzenie przez „Swissair" powietrznych szlaków łączących nasz kraj z całym światem powinno dobrze służyć tej turystyce, z pożytkiem dla obu współpracujących ze sobą towarzystw Polski i Szwajcarii, jak i pośrednio być jednym z wielu ogniw łączących współpracujące ze sobą narody.

„SWISSAIR" W PORÓWNANIU Z INNYMI TOWARZYSTWAMI KOMUNIKACJI LOTNICZEJ

Towarzystwo	Ilość kapitału akcyjnego towarzystwa należącego do państwa (w procentach)	Długość linii lotniczych (w milach)	Ilość zatrudnionych pracowników	Ilość samolotów
AIR FRANCE (Francja)	98	185 000	20 200	150
BEA (Wielka Brytania)	100	40 000	12 000	110
BOAC (Wielka Brytania)	100	72 000	19 100	55
DEUTSCHE LUFTHANSA (NRF)	88*	58 000	6 500	32
KML (Holandia)	95	165 400	17 100	92
SABENA (Belgia)	50	77 250	8 500	73
SAS (Kraje skandynawskie)	50	130 000	12 000	83
SWISSAIR (Szwajcaria)	30**)	75 300	6 000	44

*) Akcje w posiadaniu Federacji, poczty i kolei federalnych oraz krajów Północnej Nadrenii i Westfalii.

**) Akcje w posiadaniu Federacji, kantonów i gmin.



MIL MI–4 ● ZSRR

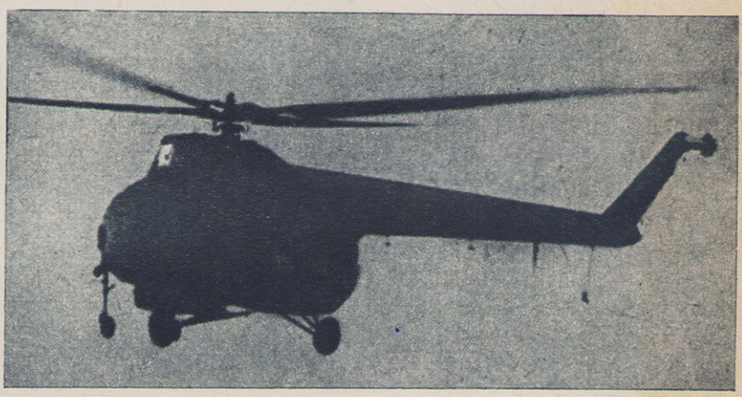
JEDNYM z najpopularniejszych typów śmigłowców stosowanych w Związku Radzieckim jest Mi-4, konstrukcji prof. inż. Michała Mila. Śmigłowiec ten, oblatany w r. 1952, budowany jest w dużych seriach. Posiada on szereg wersji. Wersja Mi-4P używana jest na niektórych liniach Aeroflotu (np. okolice Krymu) do komunikacji pasażerskiej. W wersji tej Mi-4 zabiera 10 pasażerów lub 2 000 kG poczty. Rolnicza wersja śmigłowca Mi-4S posiada zbiornik chemikalii o pojemności 1 450 l. W wersji wojskowej śmigłowiec może pomieścić do 14 spadochroniarzy lub lekki sprzęt wojenny.

Na śmigłowcu Mi-4 radzieccy piloci pobili szereg rekordów, jak np. rekord wysokości (6 017,5 m) z obciążeniem 2 000 kG, rekord prędkości (187,25 km/h) na trasie 500 km i inne.

Mi-4 jest śmigłowcem jednowirnikowym. Wirnik główny czterołopatowy. Śmigło ogonowe trzyłopatowe. Kadłub o dużych wymiarach mieści w przodzie komorę silnika, a z tyłu kabinę pasażerską (wzgl. ładownię), dostępną przez boczne drzwi oraz przez otwory tyłu kadłuba, co umożliwia np. załadunek terenowego samochodu lub innego sprzętu. Kabina dwuosobowej załogi mieści się u góry, przed przekładnią silnika. Śmigło ogonowe umieszczone jest na długiej załamanej belce konstrukcji skorupowej, zaopatrzonej w niewielki statecznik.

Podwozie stałe, czterokołowe. Tylne główne koła wersji pasażerskiej osłonięte są owiewkami.

Silnik 14-cylindrowy (podwójna gwiazda) ASz-82 o mocy 1 430 KM zabudowany jest w przodzie kadłuba (wygodny dostęp) i napędza wirnik nośny przy pomocy skośnego wału.



DANE TECHNICZNE:

Wymiary:			Osiągi:		
Średnica wirnika	—	17,22 m	Prędk. maks.	— 208	km/h
Długość kadłuba	—	13,82 m	Prędk. przelot.	— 195	km/h
Wysokość	—	4,67 m	Pułap	— 3595	m
Ciężary:			Zasięg	— 250	km
Ciężar w locie	—	5500—6350 m			
Ładunek użytcz.	—	1995 kG			

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

L–21 „SPARTAK" ● CSR

JEDNYM z najnowszych i najnowocześniejszych szybowców czechosłowackich jest L-21 „Spartak", skonstruowany przez zespół VZLU pod kierunkiem inż. Karola Dlouhego i wykonany w doświadczalnym ośrodku Svazarmu w Medlankach. W 1958 r. w Lesznie na szybowcu tym pilot Kumpost zajął 10 miejsce.

„Spartak" jest jednomiejscowym wolnonośnym górnopłatem konstrukcji całkowicie drewnianej.

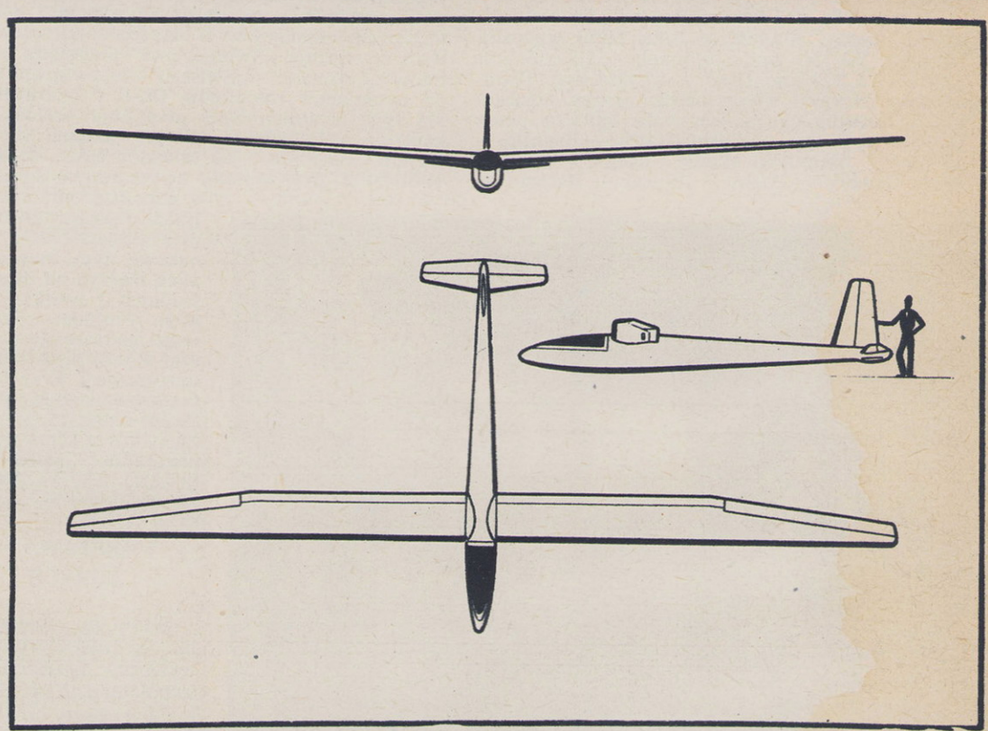
Proste skrzydła o obrysie prostokątno-trapezowym, dołączone do kadłuba przy pomocy jednego rozprężnego sworznia. Profil laminarny w części środkowej NACA 653-318 (18%), a w częściach skrajnych NACA 651-612. Konstrukcja dźwigarowo- kesonowa z dźwigarem skrzynkowym sięgającym tylko do połowy rozpiętości i pokryciem przekładkowym z dwóch warstw sklejki przedzielonych świerkowymi listwami o zmiennej grubości. Skrzydło oprócz lotek posiada klapy do lądowania i hamulce aerodynamiczne na dolnej powierzchni.

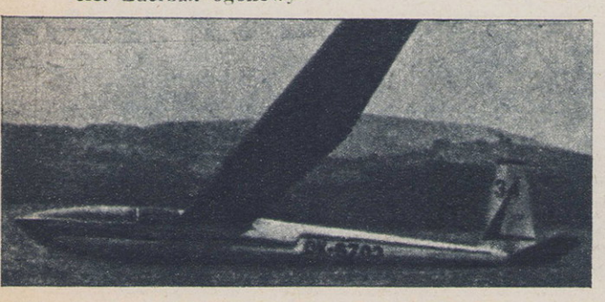
Kadłub skorupowy z pokryciem przekładkowym odznacza się niewielkim przekrojem i pełnym prostoty kształtem. Kabina, w której pilot zajmuje pozycję półleżącą, jest podłużną owiewką z plexi, wpisaną w obrys kadłuba. Do wsiadania osłona odsuwa się do przodu. W zakończeniu kadłuba ukryty jest spadochronik hamujący.

Usterzenie wolnonośne o obrysach trapezowych. Wysokie usterzenie kierunku wysunięte nieco do przodu.

Usterzenie wysokości posiada niewielki wznios.

Podwozie jednokołowe, całkowicie wciągane w locie. Zderzak ogonowy.





DANE TECHNICZNE

WYMIARY:				Ciężar w locie z wodnym balastem	—	480	kG
Rozpiętość	—	18,0	m	Obciążenie pow.	—	24,2—30,2	kG/m²
Długość	—	8,1	m				
Wysokość	—	1,83	m	**OSIĄGI:**			
Powierzchnia nośna	—	15,95	m²	Maks. doskonałość	—	36	
Wydłużenie	—	20,3		— przy prędkości	—	81	km/h
				Minimalne opadanie	—	0,59	m/sek.
CIĘŻARY:				— przy prędkości	—	76	km/h
Ciężar własny	—	295	kG	Maks. prędk. dopusz.	—	250	km/h
Ciężar w locie	—	385	kG	Prędkość lądowania	—	55	km/h

Samolot szkolno-akrobacyjny PWS-14

DALSZYM rozwinięciem dwupłata oznaczonego jako PWS-12 i PWS-13 bis był samolot szkolno-akrobacyjny PWS-14. W samolocie tym zastosowano nawet skrzydła samolotu PWS-12, jak zresztą i całą komorę nośną. Zasadnicza różnica polegała przede wszystkim na konstrukcji kadłuba, który wykonany był ze spawanych rur stalowych.

PWS-14 zbudowany został w kilku egzemplarzach. Podobnie jak wszystkie dwupłaty akrobacyjne PWS wyposażony był w gwiazdowy silnik Wright-Whirlwind o mocy 220 KM. (Silniki te były następnie budowane na podstawie licencji w Polskich Zakładach „Skoda" w Warszawie-Okęcie i nosiły nazwę Skoda-Wright).

PWS-14 był samolotem szkolnym i przejściowym w podstawowym pilotażu oraz do szkolenia i treningu w wyższym pilotażu. Płaty drewnianej konstrukcji, budowy dwudźwigarowej, o stałym profilu. Górny płat niedzielony, ze zgrubieniem w baldachimie, w którym był umieszczony opadowy zbiornik paliwa. Wiązania komory nośnej stanowiły stójki międzyskrzydłowe w układzie „N", wspórki baldachimu i taśmy profilowe. Lotki znajdowały się tylko w płacie górnym na całej jego rozpiętości, niekompensowane.

Kadłub o owalnym przekroju, spawany z rur stalowych, oprofilowany wręgami i sosnowymi listwami, o płóciennym pokryciu. Usterzenie drewniane, stery kompensowane, statecznik poziomy nastawny na ziemi.

Podwozie o dzielonej osi z amortyzacją oleo-powietrzną w przednich goleniach. Płoza półresor, zamocowana obrotowo.

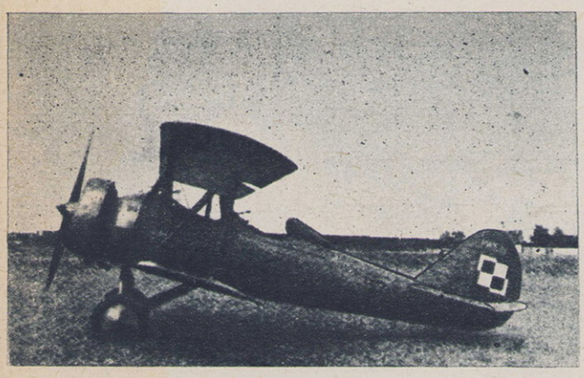
Łoże silnikowe wykonane było ze spawanych rur stalowych i zamocowane do kadłuba w 4 punktach. Silnik osłonięty pierścieniem Townenda, dającym dobry dostęp do świec i zaworów.

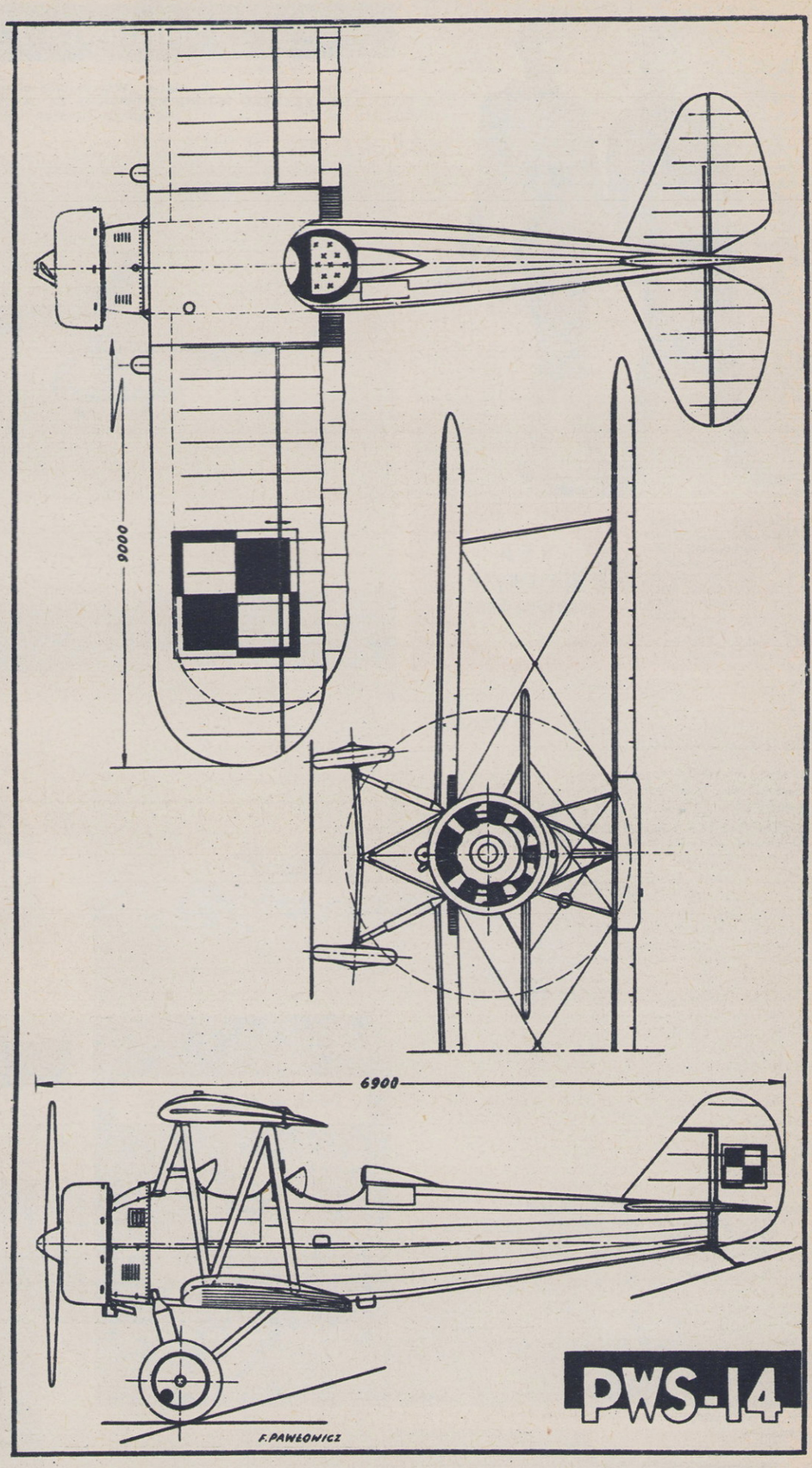
Samolot PWS-14 posiadał bardzo dobre własności pilotażowe i wykonywał pełną akrobację.

FELIKS PAWŁOWICZ

DANE TECHNICZNE

Rozpiętość	—	9,00 m
Długość	—	6,90 m
Wysokość	—	2,85 m
Pow. nośna	—	25,00 m²
Prędk. max. przy ziemi	—	190 km/h
Prędkość lądowania	—	75 km/h
Pułap	—	4500 m





WK
WYDAJĄ
„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy
WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

Redakcja: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52, Tel. 4-00-61—7, wewn. 21, 82, 85 (sekretarz red.).
Redaktor Naczelny — 4-24-10.

Redaguje Kolegium: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. J. WOJCIECHOWSKI.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Zamówienia ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje — Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" — Warszawa ul. Wilcza 46, nr konta PKO 1-6-100024, nr telefonu 84958. Prenumeratę zgłoszoną do dnia 15 danego miesiąca, PKWZ „Ruch" rozpoczyna realizować z dniem 1 następnego miesiąca. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. Egzemplarze zdeaktualizowane można nabywać w księgarni „Wspólna sprawa" w Warszawie, przy ul. Marszałkowskiej 28. Zamówienia z poza Warszawy należy kierować również do w/w księgarni. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu PP Wyd. Kom., Warszawa ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.
NUMER PODPISANO DO DRUKU 23.VI.1960 R. Zam. 4110/C C-30

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

Stewardessy angielskich linii lotniczych BEA otrzymają nowe uniformy służbowe, których fason został wybrany spośród 12 modeli dostarczonych przez najlepsze firmy angielskie. Skromnie — i szykownie.

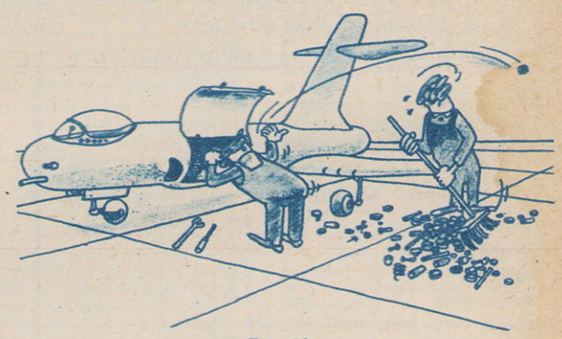
BEA dla swych stewardess

Śmigłowce z eskadry królewskiej

Te dwa śmigłowce Westland „Whirlwind" należą do specjalnej eskadry, która znajduje się w dyspozycji angielskiej rodziny królewskiej. Są one używane do krótszych podróży i wycieczek z terenu pałacu Buckinghamskiego i innych rezydencji królewskich.

An-10 „UKRAINA"

Wśród licznych typów radzieckich samolotów pasażerskich jednym z najnowszych i najciekawszych jest czterosilnikowy górnopłat o napędzie turbośmigłowym An-10 „Ukraina", konstrukcji inż. Olega Antonowa. Oto An-10 na lotnisku w Kijowie.



Bez słów

DC-8 w służbie SAS

Skandynawskie Linie Lotnicze SAS systematycznie przechodzą na eksploatację samolotów o napędzie turboodrzutowym. Maszyną, która wchodzi obecnie na dalekie linie SAS-u, jest Douglas DC-8, którego widzimy na zdjęciu z lewej.

Z samolotu — na śmigłowiec

Czarnomorskie uzdrowiska ZSRR ściągają w sezonie letnim masy kuracjuszy i wczasowiczów. Wielka ich ilość korzysta z komunikacji lotniczej. Przybywszy Iłem-18 do Adleru, polecą stąd śmigłowcami Mi-4 pod samo sanatorium.

„Hovercraft" już szybszy

Znany doświadczalny aparat z rodziny „poduszkowców" — angielski SR-N1 Hovercraft — otrzymał ostatnio dodatkowy silnik odrzutowy Blackburn - Marbore, w celu zwiększenia prędkości poziomej (100 km/h).

ILUSTRACJE: „Graždanskaja Awiacja", „Deutsche Flugtechnik", „The Aeroplane and Astronautics", SAS - News.